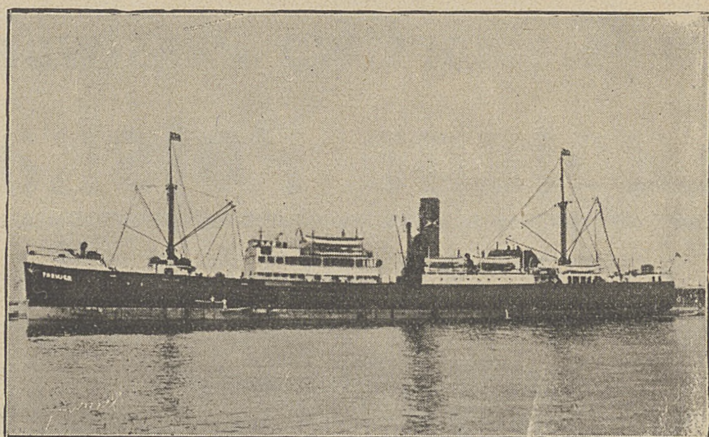
KALENDARZ MORSKI



Silna flota wojenna,
liczne okręty handlowe,
rozbudowa wybrzeża i Gdyni —
oto odpowiedź [illegible]
godna Narodu Polskiego.

-1931-



POLSKO-BRYTYJSKIE
TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S. A.
POLISH-BRITISH STEAMSHIP Co Ltd.
GDYNIA

REGULARNA KOMUNIKACJA PASAŻERSKO - TOWAROWA Z GDYNI I GDAŃSKA

DO LONDYNU I HULL

INFORMACYJ UDZIELAJĄ:

W GDYNI: Biuro Towarzystwa Telegr. „POLBRIT”
Telef. 1530 — 1531

W GDAŃSKU: Ellermann's Wilson Lines Agency Co Ltd.
Telegr. „WILSONS“ Tel. 24941.

W WARSZAWIE: Oddział Towarzystwa, Telegr. Polbrit:
Telefon 591.

KALENDARZ MORSKI



Silna flota wojenna,
liczne okręty handlowe,
rozbudowa wybrzeża i Gdyni-
oto odpowiedź Trewiranusowi,-
godna Narodu Polskiego.



-1931-

Nakładem Wydawnictwa „Kalendarz Morski" w Gdyni. Redaktor: Witold Skup. — Redaktor odpowiedzialny: Mieczysław Przybyłowicz, major w st. sp. — Okładkę projektował: A. Szczawiński. — Zdjęcia z Gdyni wykonał: L. Durczykiewicz — z Marynarki Wojennej: J. Przysiecki, por. mar. w st. sp.





Kolorową okładkę, prace drukarskie i introligatorskie wykonano:
W ZAKŁADACH GRAFICZNYCH BOL. SZCZUKI W WĄBRZEŹNIE
telefon 80.

WYDAWCOM „KALENDARZA MORSKIEGO"!

CZEŚĆ PRACY!

Zrzeszony, uświadomiony, patrjotyczny robotnik i pracownik polski nadmorski ujmuje w tamy te ożywcze i świeże prądy, które morski powiew roznieść mogą po całej naszej przecudnej Ojczyźnie.

PREZES MORSKIEGO KOMITETU WYKONAWCZEGO GENERALNEJ FEDERACJI PRACY

(—) Maksymiljan Zuske.





Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Cz.	**Nowy Rok.** Obrzez. Pańskie	Mieczysława	12 56	4 56
2	Pt.	† *Im. Jez.*, Makarego op.	Strzeżysława	13 26	6 19
3	Sb.	Daniela M., Genowefy P.	Włastymiły	14 15	7 38
4	**Ndz.**	Tytusa B., Rygoberta	Dobromira	15 23	8 43
5	Pn.	Telesfora p. m. Symeon Z.	Włastybóra	16 48	9 29
6	Wt.	**Trzech Król.** Objaw. Pańsk.	Bojomira	18 22	10 01
7	Śr.	Lucjana i Juljana m.	Światosława	19 56	10 22
8	Cz.	Seweryna op., Juljana	Mścisława	21 26	10 38
9	Pt.	† Marcjanny p. m.	Władymiry	22 52	10 51
10	Sb.	Agatona p., Wilhelma b. w.	Dobrosława	00 00	11 03
11	**Ndz.**	**1 po 3 Król.** Honorat p.	Krzesimira	00 17	11 15
12	Pn.	Arkadjusza i Modesta m. m.	Czesławy	1 42	11 29
13	Wt.	Weroniki i Glafiry p. p.	Bogumira	3 05	11 46
14	Śr.	Hilarego b. w. d. k.	Radogosta	4 29	12 09
15	Cz.	Pawła I pustelnika	Domosława	5 48	12 40
16	Pt.	† Marcelego p. m., Otona	Włodzimierza	6 57	13 25
17	Sb.	Antoniego op.	Rościsława	7 52	14 22
18	**Ndz.**	**2 po 3 Król.** *Kat. św. P.*	Jaropełka	8 32	15 32
19	Pn.	Henryka b. w., Marty m.	Ratymira	8 59	16 47
20	Wt.	Fabjana i Sebastjana	Przeździsława	9 19	18 02
21	Śr.	Agnieszki p. m.	Jarosławy	9 33	19 15
22	Cz.	Wincent. i Anastaz. m. m.	Witosława	9 45	20 26
23	Pt.	† Ildefonsa b. w	Wrócisławy	9 55	21 36
24	Sb.	Tymoteusza b. m.	Chwaliboga	10 04	22 47
25	**Ndz.**	**3 po 3 Król.** *Nawr. św. Pawł.*	Miłosza	10 14	23 58
26	Pn.	Polikarpa b. m., Pauli wd.	Skarbimira	10 23	00 00
27	Wt.	Jana Złotoustego b. w.	Przybysława	10 37	1 12
28	Sr.	Obj. św. Agnieszki p. m.	Radomira	10 54	2 31
29	Cz.	Franciszka Salezego b. w.	Zdzisława	11 20	3 52
30	Pt.	† Martyny p. m., Sawiny	Dobrogniewy	11 58	5 13
31	Sb.	Piotra Nolasko w.	Spitogniewa	12 55	6 24

STYCZEŃ

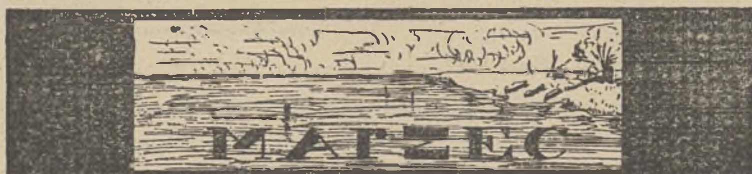
Dzień		SŁOŃCE						
		W prawdz. południe w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni czas środk.-europ.	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
C.	1	18h 44m 3s	11s 0	— 23° 3'.8	+0'.19	— 3m 6s	8h 8m	15h 30
P.	2	18 48 28	11 0	22 59.0	0.26	3 35	8 8	15 31
S.	3	18 52 53	11 0	22 53.6	0.23	4 3	8 8	15 33
N.	4	18 57 17	11 0	22 47.8	0.25	4 31	8 8	15 34
P.	5	19 1 41	11 0	22 41.6	0.27	4 58	8 7	15 35
W.	6	19 6 4	11 0	22 34.9	0.29	5 25	8 7	15 37
Ś.	7	19 10 27	10 9	22 27.8	0.31	5 52	8 7	15 38
C.	8	19 14 50	10 9	22 20.2	0.33	6 18	8 6	15 39
P.	9	19 19 12	10 9	22 12.1	0.34	6 43	8 5	15 41
S.	10	19 23 33	10 9	22 3.7	0.36	7 9	8 5	15 42
N.	11	19 27 54	10 9	21 54.8	0.38	7 33	8 4	15 44
P.	12	19 32 15	10 8	21 45.5	0.40	7 57	8 3	15 45
W.	13	19 36 35	10 8	21 35.7	0.41	8 21	8 3	15 47
Ś.	14	19 40 54	10 8	21 25.6	0.43	8 44	8 2	15 49
C.	15	19 45 13	10 8	21 15.0	0.45	9 6	8 1	15 50
P.	16	19 49 31	10 7	21 4.0	0.47	9 28	8 0	15 52
S.	17	19 53 48	10 7	20 52.6	0.48	9 49	7 59	15 54
N.	18	19 58 4	10 7	20 40.8	0.50	10 9	7 57	15 55
P.	19	20 2 20	10 6	20 28.7	0.51	10 29	7 56	15 57
W.	20	20 6 36	10 6	20 16.1	0.53	10 48	7 55	15 59
Ś.	21	20 10 50	10 6	20 3.1	0.55	11 6	7 53	16 1
C.	22	20 15 4	10 6	19 49.8	0.56	11 24	7 52	16 3
P.	23	20 19 16	10 5	19 36.1	0.58	11 40	7 51	16 5
S.	24	20 23 28	10 5	19 22.1	0.59	11 56	7 49	16 7
N.	25	20 27 40	10 5	19 7.7	0.61	12 11	7 48	16 8
P.	26	20 31 50	10 4	18 52.9	0.62	12 25	7 47	16 10
W.	27	20 36 0	10 4	18 37.8	0.64	12 39	7 45	16 12
Ś.	28	20 40 9	10 3	18 22.4	0.65	12 51	7 44	16 14
C.	29	20 44 17	10 3	18 6.6	0.66	13 3	7 42	16 16
P.	30	20 48 24	10 3	17 50.5	0.68	13 14	7 40	16 19
S.	31	20h 52m 30s	10s 2	— 17° 34'.1	+0'.69	— 13m 24s	7h 39m	16h 21m



Dni		Święta rzymsko-katolickie		Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	**Ndz.**	**Starozapustn.** Ignacego b.		Żegoty	14 13	7 19
2	Pn.	**Oczyszczenie N. M. P.**		Miłosławy	15 45	7 57
3	Wt.	Błażeja b. m.	○	Ścibóra	17 22	8 23
4	Śr.	Ansgarego b. w.		Witosławy	17 58	8 41
5	Cz.	Agaty p. m.		Dobrochny	20 29	8 56
6	Pt.	† Doroty p. m., Tytusa		Bohdany bł.	21 58	9 09
7	Sb.	Romualda op., Ryszarda		Sulisława bł.	23 25	9 21
8	**Ndz.**	**Mięsopust.** Jan z Matty w.		Gniewomira	00 00	9 34
9	Pn.	Apolonji p. m.	☾	Gorysławy	00 51	9 50
10	Wt.	Scholastyki p., Sylwana		Tomiły bł.	2 18	10 11
11	Śr.	Objawienie N. M. P.		Świętochny	3 39	10 41
12	Cz.	Eulalji P.		Radzyna ś.	4 51	11 20
13	Pt.	† Jana i Dobrosława m. m.		Jordana ś.	5 51	12 14
14	Sb.	Walentego k. m.		Niemira	6 34	13 20
15	**Ndz.**	**Zapustna Faustyna i Jow.**		Szczęsława	7 05	14 32
16	Pn.	Juljanny p. m., Juljana m.		Milady b.	7 25	15 49
17	Wt.	Patrycjusza b. w.	●	Świętorada	7 41	17 03
18	Śr.	† *Popielec* Symeona b. m.		Wielosławy	7 54	18 15
19	Cz.	Konrada w.		Czcisławy bł.	8 04	19 25
20	Pt.	† Leona i Euch. b. b. w. w.		Lubomiła	8 13	20 35
21	Sb.	† Maksymiljana b.		Onosławy	8 22	21 46
22	**Ndz.**	**1 postna Wstępna.**		Wrócisława	8 32	22 59
23	Pn.	Piotra Damjana b. d. kr.		Przeździsławy	8 42	00 00
24	Wt.	Macieja Apostoła		Bogusza	8 57	00 15
25	Śr.	† *Suchy dzień* Cezar.	☽	Sławobója	9 18	1 33
26	Cz.	Aleksandra Bisk.		Mirosława	9 48	2 53
27	Pt.	† *Suchy dzień* Aleksandra		Wiarosławy	10 35	4 06
28	Sb.	† *Suchy dzień* Leandra		Tworzymira	11 42	5 08

LUTY

Dzień		SŁOŃCE						
		W prawdz. południo w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni czas środk.-europ.	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
N.	1	20h 56m 35s	10s 2	— 17° 17' 4	+0'.70	— 13m 34s	8h 37m	16h 23m
P.	2	21 0 40	10 2	17 0 3	0.72	15 42	7 35	16 25
W.	3	21 4 44	10 1	16 43 0	0.73	13 50	7 34	16 27
Ś.	4	21 8 47	10 1	16 25 4	0.74	13 56	7 32	16 29
C.	5	21 12 49	10 1	16 7 5	0.75	14 2	7 30	16 31
P.	6	21 16 50	10 0	15 49 3	0.76	14 8	7 28	16 33
S.	7	21 20 51	10 0	15 30 9	0.77	14 12	7 26	16 35
N.	8	21 24 51	10 0	15 12 2	0.79	14 16	7 24	16 37
P.	9	21 28 50	9 9	14 53 2	0.80	14 19	7 20	16 39
W.	10	21 32 48	9 9	14 34 0	0.81	14 21	7 20	16 41
Ś.	11	21 36 45	9 9	14 14 5	0.82	14 22	7 18	16 43
C.	12	21 40 42	9 8	13 54 8	0.83	14 22	7 16	16 45
P.	13	21 44 38	9 8	13 34 9	0.84	14 22	7 13	16 47
S.	14	21 48 33	9 8	13 14 7	0.84	14 21	7 11	16 49
N.	15	21 52 28	9 8	12 54 3	0.85	14 20	7 9	16 51
P.	16	21 56 21	9 7	12 33 7	0.86	14 17	7 7	16 53
W.	17	21 0 14	9 7	12 13 0	0.87	14 14	7 5	16 55
Ś.	18	22 4 7	9 7	11 52 0	0.88	14 10	7 3	16 57
C.	19	22 7 58	9 6	11 30 8	0.89	14 6	7 1	16 59
P.	20	22 11 49	9 6	11 9 5	0.89	14 0	6 59	17 2
S.	21	22 15 40	9 6	10 47 9	0.90	13 54	6 57	17 4
N.	22	22 19 29	9 6	10 26 2	0.91	13 48	6 54	17 6
P.	23	22 23 18	9 5	10 4 4	0.91	13 40	6 52	17 8
W.	24	22 27 6	9 5	9 42 4	0.92	13 32	6 50	17 10
Ś.	25	22 30 54	9 5	9 20 2	0.93	13 24	6 47	17 12
C.	26	22 34 41	9 4	8 58 0	0.93	13 15	6 45	17 14
P.	27	22 38 27	9 4	8 35 5	0.94	13 5	6 43	17 16
S.	28	22h 42m 13s	9 4	— 8° 13' 0	+ 0.94	— 12m 55s	6h 41m	17h 18m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	zach.
1	**Ndz.**	**2 postn. Sucha.** Albina b. w.	Budzisława	13 06	5 51
2	Pn.	Heleny Cesarzowej	Radosława	14 40	6 23
3	Wt.	Kunegundy Ces.	Sławomiły	16 17	6 44
4	Śr.	Kazimierza kr. w. 🌕	Kazimierza św.	17 52	7 00
5	Cz.	Adrjana i Euzebj. m. m.	Pakosława	19 25	7 13
6	Pt.	† Wiktora i Wiktor. m. m.	Wojsława	20 56	7 26
7	Sb.	† Tomasza z Akw. w. d. k.	Bogowita bł.	22 27	7 39
8	**Ndz.**	**3 postna Głucha.** *Bł. Winc.*	Miłogosta	23 57	7 54
9	Pn.	Franciszki Rzymianki	Mścisławy	00 00	8 13
10	Wt.	40 Męczenników, Wiktora	Bożesława	1 25	8 40
11	Śr.	Konstantego W. ☾	Ludosławy	2 43	9 16
12	Cz.	Grzegorza Wielk. p. w. d. k.	Światosza	3 48	10 07
13	Pt.	† Krystyny p. m.	Niecisława	4 36	11 10
14	Sb.	† Matyldy kr. wd.	Bożeny	5 10	12 22
15	**Ndz.**	**4 postn. Środop.** Klemensa	Długomira	5 33	13 37
16	Pn.	Abrahama pust.	Ojcosława	5 49	14 51
17	Wt.	Józefa z Arymatei	Zbigniewy	6 03	16 4
18	Śr.	Gabrjela Arch.	Boguchwała	6 13	17 15
19	Cz.	*Józefa Obl. N. M. P.* ●	Bohdana	6 22	18 25
20	Pt.	† Wolframa b.	Polemira	6 31	19 36
21	Sb.	† Benedykta op.	Bogusława	6 40	20 48
22	**Ndz.**	**5 postn. Męki Pańskiej**	Godysława	6 50	22 03
23	Pn.	Katarzyny Kr. szwedz.	Czcimisława	7 04	23 21
24	Wt.	Marka i Tymoteusza m. m.	Zbisława	7 22	00 00
25	Śr.	*Zwiastowanie N. M. P.*	Lubomiry	7 49	00 39
26	Cz.	Ludgera b. w., Tekli m.	Więcysławy	8 27	1 54
27	Pt.	† *Siedmiu bol. NMP.* ☽	Świętoboja	9 24	2 59
28	Sb.	† Jana Kapistrana W.	Bohdara bł.	10 39	3 48
29	**Ndz**	**6 postn. Palmowa**	Krzesława	00 07	4 23
30	Pn.	Anieli wd. Kwiryna m.	Szukosława	1 40	5 47
31	Wt.	Balbiny p., Kornelji m.	Dobromiry	3 14	5 04

MARZEC

Dzień		SŁOŃCE							
		W prawdz. południe w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni czas środk.-europ.	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
N.	1	22h 45m 59s	9s 4	—7° 50'.4	+0'.95	—12m 44s	6h 38m	17h 20m
P.	2	22 49 43	9 4	7 27 6	0.95	12 32	6 36	17 22
W.	3	22 53 28	9 3	7 4 7	0.96	12 20	6 33	17 24
Ś.	4	22 57 11	9 3	6 41 7	0.96	12 8	6 31	17 26
C.	5	23 0 55	9 3	6 18 7	0.96	11 55	6 28	17 28
P.	6	23 4 38	9 3	5 55 5	0.97	11 41	6 26	17 30
S.	7	23 8 20	9 3	5 32 3	0.97	11 27	6 23	17 32
N.	8	23 12 2	9 2	5 9 0	0.97	11 13	6 21	17 34
P.	9	23 15 44	9 2	4 45 7	0.98	10 58	6 18	17 36
W.	10	23 19 25	9 2	4 22 2	0.98	10 43	6 16	17 38
Ś.	11	23 23 6	9 2	3 58 7	0.98	10 28	6 13	17 40
C.	12	23 26 47	9 2	3 35 1	0.98	10 12	6 11	17 42
P.	13	23 30 27	9 2	3 11 5	0.98	9 56	6 8	17 44
S.	14	23 34 7	9 2	2 47 9	0.99	9 40	6 6	17 46
N.	15	23 37 47	9 2	2 24 2	0.99	9 24	6 4	17 48
P.	16	23 41 27	9 1	2 0 5	0.99	9 7	6 1	17 50
W.	17	23 45 6	9 1	1 36 8	0.99	8 50	5 59	17 52
Ś.	18	23 48 45	9 1	1 13 1	0.99	8 33	5 56	17 54
C.	19	23 52 24	9 1	0 49 4	0.99	8 15	5 54	17 56
P.	20	23 56 3	9 1	0 25 7	0.99	7 58	5 51	17 58
S	21	0 59 42	9 1	0 2 0	0.99	7 40	5 49	17 59
N.	22	0 3 20	9 1	+0 21 8	0.99	7 22	5 46	18 1
P.	23	0 6 59	9 1	0 45 4	0.99	7 4	5 44	18 3
W.	24	0 10 37	9 1	1 9 1	0.98	6 46	5 41	18 5
Ś.	25	0 14 16	9 1	1 32 7	0.98	6 28	5 39	18 7
C.	26	0 17 54	9 1	1 56 3	0.98	6 9	5 36	18 9
P.	27	0 21 32	9 1	2 19 8	0.98	5 51	5 34	18 11
S.	28	0 25 10	9 1	2 43 3	0.98	5 33	5 31	18 12
N.	29	0 28 48	9 1	3 6 8	0.98	5 14	5 28	18 14
P.	30	0 32 26	9 1	3 30 1	0.97	4 26	5 26	18 16
W.	31	0h 36m 5s	9s 1	+3° 53' 4	0'.97	— 4m 38s	5h 23m	18h 18m

KWIECIEŃ

Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Śr.	Teodory m., Hugona b.	Zbigniewa	16 47	5 18
2	Cz.	† *Wielki,* Franciszka	Sudomira	18 19	5 31
3	Pt.	† *Wielki,* Ryszarda b. k.	Mnożysława	19 51	5 43
4	Sb.	† *Wielka,* Izydora b. w. d. k.	Wratysława	21 24	5 57
5	**Ndz.**	**Zmartwychwstanie Ch. P.**	Bożywoja bł.	22 56	6 15
6	Pn.	**Wielkanoc.** Wilhelma op.	Świętobora	00 00	6 38
7	Wt.	Epifanjusza b. m.	Przesława	00 23	7 10
8	Śr.	Dyonizego b. w.	Radosława	1 36	7 57
9	Cz.	Marji Kleofasowej	Dobrosławy	2 33	8 57
10	Pt.	† Ezechiela pr. m.	Gorysława	3 12	10 08
11	Sb.	Leona Wielk., p. w. d. k.	Jaromira	3 38	11 23
12	**Ndz.**	**Przewodnia.** Wiktora m.	Lubosława	3 57	12 39
13	Pn.	Hermenegilda król m.	Przemysława	4 11	13 52
14	Wt.	Walerjana i Justyna m. m.	Myślimira	4 22	15 03
15	Śr.	Anastazngo m.	Wacława bł.	4 32	16 13
16	Cz.	Marceljana i Lamperta m.	Nosisława bł.	4 41	17 24
17	Pt.	† Aniceta p. m.	Krasisława	4 50	18 36
18	Sb.	Bogumiła w.	Gościsława	5 00	19 51
19	**Ndz.**	**2 po Wielk.** Tymona m.	Władymira	5 12	21 09
20	Pn.	Sulpicjusza i Serwiljana	Czesława	5 29	22 28
21	Wt.	Anzelma p. w. d. k.	Drogomiła	5 12	23 45
22	Śr.	*Opieki św. Józefa*	Strzeżymira	6 26	00 00
23	Cz.	Wojciecha b. m., Jerzego	Wojciecha św.	7 17	00 54
24	Pt.	† Fidelisa kapuc. m.	Jerzego św.	8 25	1 46
25	Sb.	*Marka Ewang.*	Jarosława	9 47	2 25
26	**Ndz.**	**3 po Wielk.** Kleta i Marc.	Spitymira	11 16	2 51
27	Pn.	Teofila i Tertuljana b. b.	Bogufała	12 47	3 10
28	Wt.	Pawła od Krzyża w.	Żywisława	14 16	3 24
29	Śr.	Piotra m. Roberta op.	Sogosława	15 46	3 37
30	Cz.	Katarzyny Seneńsk. p.	Chwalisławy	17 15	3 49

KWIECIEŃ

Dzień		SŁOŃCE: W prawdz. południe w Greenwich — Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O północy w Greenwich — Równanie czasu	w Gdyni czas środk.-europ. — Wschód	Zachód
Ś.	1	0h 39m 43s	9s 1	+4° 16'.7	+0'.97	— 4m 19s	5h 21m	18h 20m
C.	2	0 43 21	9 1	4 39 8	0 96	4 1	5 18	18 22
P.	3	0 47 0	9 1	5 2 9	0 96	3 43	5 16	18 24
S.	4	0 50 38	9 1	5 25 8	0 96	3 25	5 13	18 26
N.	5	0 54 17	9 1	5 48 7	0 95	3 7	5 11	18 28
P.	6	0 57 56	9 1	6 11 5	0 95	2 50	5 8	18 30
W.	7	1 1 35	9 1	6 34 2	0 94	2 32	5 6	18 32
Ś.	8	1 5 15	9 1	6 56 8	0 94	2 15	5 3	18 34
C.	9	1 8 54	9 2	7 19 2	0 93	1 58	5 1	18 36
P.	10	1 12 34	9 2	7 41 5	0 93	1 41	4 59	18 37
S.	11	1 16 14	9 2	8 3 7	0 92	1 25	4 56	18 39
N.	12	1 19 55	9 2	8 25 8	0 92	1 9	4 54	18 41
P.	13	1 23 35	9 2	8 47 7	0 91	0 53	4 51	18 43
W.	14	1 27 17	9 2	9 9 5	0 90	0 37	4 49	18 45
Ś.	15	1 30 58	9 2	9 31 2	0 90	0 22	4 46	18 47
C.	16	1 34 40	9 2	9 52 6	0 89	0 7	4 44	18 49
P.	17	1 38 22	9 3	10 14 0	0 88	+ 0 8	4 41	18 51
S.	18	1 42 4	9 3	10 35 1	0 88	0 22	4 39	18 52
N.	19	1 45 47	9 3	10 56 1	0 87	0 36	4 36	18 54
P.	20	1 49 31	9 3	11 16 9	0 86	0 49	4 34	18 56
W.	21	1 53 14	9 3	11 37 5	0 85	1 2	4 32	18 58
Ś.	22	1 56 58	9 3	11 57 9	0 85	1 15	4 30	19 0
C.	23	2 0 43	9 4	12 18 1	0 84	1 27	4 27	19 2
P.	24	2 4 28	9 4	12 38 1	0 83	1 39	4 25	19 4
S.	25	2 8 13	9 4	12 57 9	0 82	1 50	4 23	19 6
N.	26	2 11 59	9 4	13 17 5	0 81	2 1	4 21	19 8
P.	27	2 15 46	9 4	13 36 9	0 80	2 11	4 18	19 10
W.	28	2 19 32	9 5	13 56 0	0 79	2 21	4 16	19 12
Ś.	29	2 23 20	9 5	14 14 9	0 78	2 31	4 14	19 14
C.	30	2h 27m 8s	9s 5	+14° 33'.6	+0'.77	+ 2m 40s	4h 12m	19h 16m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Pt.	† *Filipa i Jakuba Apost.*	Lubomira	18 47	4 02
2	Sb.	Zygmunta kr m. 🌕	Witymira	20 20	4 17
3	**Ndz**	**4 po Wielk. Rocz. Konst.**	Świętosławy	21 51	4 37
4	Pn.	Florjana m., Moniki wd.	Wieńczysława	23 14	5 05
5	Wt.	Piusa V p. w.	Chocisława	00 00	5 45
6	Śr.	*Jana w Oleju Apost. i Ew.*	Gościwida bł.	00 21	6 40
7	Cz.	Domiceli i Eufrozyny m. m.	Ludomiły św.	1 08	7 50
8	Pt.	† *Stanisława b. m.*	Stanisława św.	1 41	9 06
9	Sb.	Grzegorza Ner. ☾	Bożerada bł.	2 03	10 23
10	**Ndz.**	**5 po Wielk.** *N. M. P. Łask.*	Cierpimira	2 17	11 37
11	Pn.	*Krz. dn.* Mamerta b. w.	Ludowita	2 30	12 49
12	Wt.	*Krz. dn.* Pankracego m.	Wszemiła	2 40	14 00
13	Śr.	*Krz. dn.* Serwacego b. w.	Cichosława	2 49	15 10
14	Cz.	**Wniebowst. Pańskie.**	Dobiesława	2 58	16 21
15	Pt.	† Zofji wd m.	Strzeżysławy	3 08	17 36
16	Sb.	Jana Nepomucena kapł.	Wieńczysława	3 19	18 53
17	**Ndz.**	**6 po Wielk.** Paschalisa 🌑	Sławomiła	3 35	20 13
18	Pn.	Feliksa kapuc. m.	Wszesława	3 56	21 32
19	Wt.	Piotra, Celestyna p. w.	Krzesomyśla	4 27	22 44
20	Śr.	Bernardyna Seneńsk. w.	Bronimira	5 13	23 44
21	Cz.	Wiktora m.	Przesławy bł.	6 17	00 00
22	Pt.	† Julji p. m., Heleny p.	Wisławy bł.	7 36	00 27
23	Sb.	Dezyderego b. m.	Budziwoja	9 02	00 55
24	**Ndz.**	**Zesłan. Ducha św.** ☽	Tomiry	10 31	1 16
25	Pn.	**Świąteczny.** Grzeg. VII p. w.	Borysławy	11 59	1 31
26	Wt.	Filipa i Nereusza w.	Więcymiła	13 25	1 44
27	Śr.	† *Suchy dzień.* Bedy w. d.	Rusława	14 52	1 56
28	Cz.	Augustyna b. w.	Jaromira	15 20	2 08
29	Pt.	† *Suchy dzień.* Teodozji p.	Boguchwały	17 50	2 22
30	Sb.	† *Suchy dzień.* Feliksa p.	Sulimira	19 21	2 39
31	**Ndz.**	**Trójcy św.** Anieli p. 🌕	Bożesławy	20 48	3 03

MAJ

Dzień		SŁOŃCE						
		W prawdz. południe w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni czas środk.-europ.	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
P.	1	2h 30m 56s	9s 5	+ 14° 52.'1	+ 0'.76	+ 2 48s	4h 10m	19h 18m
S.	2	2 34 45	9 5	15 10.2	0.75	2 56	4 8	19 19
N	3	2 38 34	9 6	15 28.2	0.74	3 3	4 6	19 21
P.	4	2 42 24	9 6	15 45.9	0.73	3 10	4 4	19 23
W.	5	2 46 15	9 6	16 3.3	0.72	3 17	4 2	39 25
Ś.	6	2 50 6	9 6	16 20.5	0.71	3 22	3 59	19 27
C.	7	2 53 58	9 7	16 37.4	0.70	3 27	3 37	19 28
P.	8	2 57 50	9 7	16 54.0	0.69	3 32	3 55	18 30
S.	9	3 1 43	9 7	17 10.3	0.68	3 36	3 53	19 32
N.	10	3 5 36	9 7	17 26.4	0.66	3 39	3 51	19 34
P.	11	3 9 30	9 8	17 42.1	0.65	3 42	3 49	19 36
W.	12	1' 13 25	9 8	17 37.6	0.64	3 44	3 47	19 37
Ś.	13	3 17 20	9 8	18 12.8	0.63	3 46	3 45	19 39
C.	14	3 21 16	9 8	18 27.7	6.61	3 47	3 44	19 41
P.	15	3 25 12	9 9	18 42.2	0.60	3 47	3 42	19 43
S.	16	3 29 0	9 9	18 56.5	0.59	3 47	3 40	19 44
N.	17	3 33 7	9 9	19 10.4	0.57	3 47	3 39	19 46
P.	18	3 37 5	9 9	19 24.0	0.56	3 45	3 37	19 48
W.	19	3 41 4	10 0	19 37.2	0.55	3 43	3 35	19 50
Ś.	20	3 45 3	10 0	19 50.2	0.53	3 41	3 34	19 52
C.	21	3 49 3	10 0	20 2.8	0.52	3 38	3 32	19 53
P.	22	3 53 3	10 0	20 15.0	0.50	3 35	3 31	19 55
S.	23	3 57 4	10 0	20 26.0	0.49	3 31	3 29	19 56
N.	24	4 1 6	10 1	20 38.5	0.47	3 26	3 28	19 58
P.	25	4 5 7	10 1	20 49.7	0.46	3 21	3 27	19 50
W.	26	4 9 9	10 1	21 0.5	0.44	3 16	3 25	20 1
Ś.	27	4 13 12	10 1	21 11.0	0.43	3 10	3 24	20 2
C.	28	4 17 15	10 1	21 21.1	0.41	3 3	3 23	20 4
P.	29	4 21 19	10 2	21 30.8	0.40	2 56	3 22	20 5
S.	30	4 25 23	10 2	21 40.2	0.38	2 49	3 20	20 6
N.	31	4h 29m 28s	10s 2	+ 21° 49'.2	+ 0.37	+ 2m 41s	3h 19m	20h 8m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Pn.	Bł. Jakóba	Światopełka	22 02	3 37
2	Wt.	Marcellina i Blandyny m.	Ratysława	22 59	4 26
3	Śr.	Erazma b. m.	Bratumiły	23 39	5 30
4	Cz.	**Boże Ciało.** Franciszka	Lutomiła	00 00	6 45
5	Pt.	† Bonifacego b. m.	Dobromiła	00 05	8 03
6	Sb.	Norberta i Klaud. b. b. w. w.	Cichomira	00 23	9 20
7	**Ndz.**	**2 po Świątk.** Roberta Op.	Wiesława bł.	00 36	10 34
8	Pn.	Maksyma b. w. ☾	Wyszosława	00 48	11 45
9	Wt.	Pryma i Felicjana m. m.	Sławoja	00 57	12 55
10	Śr.	Małgorzaty kr.	Bogumiła św.	1 06	14 05
11	Cz.	Barnaby Ap.	Radomiła	1 15	15 18
12	Pt.	† *Serca Jezusowego*	Wyszomira	1 25	16 33
13	Sb.	Antoniego Padewskiego	Chotymira	1 39	16 52
14	**Ndz**	**3 po Świątk.** Bazylego	Przedzimira	1 58	19 13
15	Pn.	Wita, Modesta i Krescencji	Wita św.	2 26	20 29
16	Wt.	Aliny, Bennona b. w. ●	Budzimira	3 06	21 35
17	Śr.	Innocentego m., Adolfa b.	Drogomyśla	4 05	22 24
18	Cz.	Marka i Marcellina mm.	Długosława	5 21	22 58
19	Pt.	Gerwazego i Protazego	Bożysława	6 48	23 21
20	Sb.	Sylwerjusza	Bogny św.	8 18	23 38
21	**Ndz.**	**4 po Świątk.** Alojzego	Domysława	9 46	23 52
22	Pn.	Paulina b. w.	Broniwoja	11 13	00 00
23	Wt.	Agrypiny p. m. ☽	Wandy	12 38	00 05
24	Śr.	*Nar. św. Jana Chrz.*	Janisława	14 04	00 16
25	Cz.	Prospera b. w.	Włastymiła	15 31	00 28
26	Pt.	† Jana i Pawła m. m.	Rozmysława	16 59	00 44
27	Sb.	Władysława Kr. W.	Władysława	18 27	1 04
28	**Ndz.**	**5 po Świątk.** Leona II w.	Zbroisława	19 45	1 33
29	Pn.	**Św. Piotra i Pawła Apost.**	W[illegible]zomira	20 49	2 15
30	Wt.	Wspom. św. Pawła ○	Cichosławy	21 34	3 13

CZERWIEC

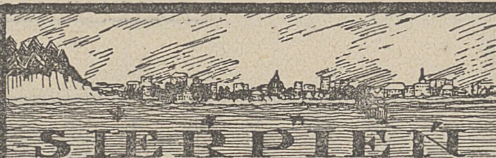
Dzień		SŁOŃCE						
		W prawdz. południe w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni czas środk.-europ.	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
P.	1	4h 33m 33s	10s 2	+ 21 57' 8	+0'. 35	+ 2m 33s	3h 18m	20h 9m
W.	2	4 37 38	10 2	22 6 0	0.34	2 24	3 17	20 10
Ś.	3	4 41 44	10 3	22 13 9	0.32	2 15	3 16	20 11
C.	4	4 45 50	10 3	22 21 4	0.30	2 6	3 15	20 13
P.	5	4 49 57	10 3	22 28 4	0.29	1 56	3 14	20 14
S.	6	4 54 4	10 3	22 35 1	0.27	1 46	3 13	20 15
N.	7	4 58 11	10 3	22 41 4	0.25	1 35	3 13	20 16
P.	8	5 2 19	10 3	22 47 3	0.24	1 24	3 12	20 17
W.	9	5 6 27	10 3	22 52 8	0.22	1 13	3 12	20 18
Ś.	10	5 10 35	10 3	22 57 9	0.20	1 2	3 11	20 19
C.	11	5 14 43	10 4	23 2 5	0.19	0 50	3 10	20 19
P.	12	5 18 52	10 4	23 6 8	0.17	0 38	3 10	20 20
S.	13	5 23 1	10 4	23 10 7	0.15	0 26	3 10	20 21
N.	14	5 27 10	10 4	23 14 2	0.14	+ 0 13	3 9	20 22
P.	15	5 31 19	10 4	23 17 2	0.12	— 0 1	3 9	20 22
W.	16	5 35 29	10 4	23 19 9	0.10	0 12	3 9	20 23
Ś.	17	5 39 38	10 4	23 22 1	0.08	0 25	3 9	20 24
C.	18	5 43 48	10 4	23 23 9	0.07	0 38	3 9	20 24
P.	19	5 47 58	10 4	23 25 3	0.05	0 51	3 9	20 25
S.	20	5 52 7	10 4	23 26 3	0.03	1 4	3 9	20 25
N.	21	5 56 17	10 4	23 26 9	0.02	1 17	3 9	20 25
P.	22	6 0 27	10 4	23 27 0	0.00	1 30	3 9	20 25
W.	23	6 4 36	10 4	23 26 8	0.02	1 43	3 9	20 25
Ś.	24	6 8 46	10 4	23 26 1	0.05	1 56	3 10	20 26
C.	25	6 12 55	10 4	23 25 0	0.05	2 9	3 10	20 26
P.	26	6 17 4	10 4	23 23 5	0.07	2 22	3 10	20 26
S.	27	6 71 14	10 4	23 21 6	0.09	2 35	3 11	20 25
N.	28	6 25 23	10 4	23 19 3	0.10	2 47	3 11	20 25
P.	29	6 29 31	10 4	23 16 6	0.12	2 50	3 12	20 25
W.	30	6h 33m 40s	10s 4	+ 23° 13' 5	+0'.14	— 3m 11s	3h 12m	20h 25m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Śr.	*N. Krwi P. Jez. Chr.*	Bogusława	22 05	4 25
2	Cz.	*Nawiedzenie N. M. P.*	Ojcomira	22 26	5 43
3	Pt.	† Anatoljusza i Heljodora	Miłosława	22 41	7 01
4	Sb.	Józefa Kalasantego w.	Wielisława	22 54	8 17
5	**Ndz.**	**6 po Świątk.** Antoniego	Prokopa	23 04	9 29
6	Pn.	Izajasza pr., Dominiki p. m.	Izasława	23 13	10 40
7	Wt.	Cyrylla b. w.	Krasnorody	23 22	11 49
8	Śr.	Elżbiety kr. wd. ☾	Chwalimira	23 32	13 00
9	Cz.	Weroniki p., Zenona m.	Strachoty	23 43	14 14
10	Pt.	† 7 Braci mm. syn Felic.	Radziwója	00 00	15 31
11	Sb.	Pelagji p. m., Piusa I p. m.	Olchy św.	00 00	16 50
12	**Ndz.**	**7 po Świątk.** Jana Gwalb.	Tolimira b.	00 23	18 09
13	Pn.	Małgorzaty p. m.	Radomiły	00 57	19 20
14	Wt.	Bonawentury b. w. d. k.	Dobrogosta	1 48	20 17
15	Śr.	Rozesłanie Apost. ●	Radosława	2 59	20 54
16	Cz.	*N. M. P. Szkaplerznej*	Dzierżysławy	4 24	21 24
17	Pt.	† Aleksego w.	Dzierżykraja	5 56	21 44
18	Sb.	Szymona z Lipnicy w.	Unisława	7 28	21 59
19	**Ndz.**	**8 po Świątk.** Winc. á P.	Wodzisława	8 58	22 11
20	Pn.	Czesława w.	Czesława	10 25	22 23
21	Wt.	Praksedy p. m.	Stosława	11 51	22 35
22	Śr.	Marji Magdaleny ☽	Bolesławy	13 18	22 49
23	Cz.	Apolinarego b. m.	Zelisława	14 46	23 08
24	Pt.	† *Bł. Kunegundy p.*	Lubomiry	16 13	23 34
25	Sb.	*Jakuba Apost.*	Sławosza	17 33	00 00
26	**Ndz.**	**9 po Świątk** *Anny m.* NMP.	Mirosławy	18 42	00 10
27	Pn.	Natalji m.	Wszebora	19 32	1 03
28	Wt.	Innocent. i Wikt. p. p. m. m.	Świętomira	20 07	2 09
29	Śr.	Marty p., Olawa kr. m. ○	Cierpisławy	20 31	3 25
30	Cz.	Julitty i Donatylli m. m.	Ludomira	20 47	4 43
31	Pt.	† Ignacego Lojoli w.	Zdobysława	21 01	6 00

LIPIEC

Dzień		SŁOŃCE: W prawdz. południe w Greenwich — Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O pó nocy w Greenwich — Równanie czasu	w Gdyni czas środk.-europ. — Wschód	Zachód
Ś.	1	6h 37m 48s	10s 3	+ 23° 9'.9	—0'.16	— 3m 23s	3h 13m	20h 24m
C.	2	6 41 57	10 3	23 6 0	0 17	3 35	3 14	20 24
P.	3	6 46 5	10 3	23 1 7	0 19	3 47	3 15	20 24
S.	4	6 50 12	10 3	22 56 9	0 21	3 58	3 16	20 23
N.	5	6 54 20	10 3	22 51 8	0 22	4 9	3 16	20 23
P.	6	6 58 27	10 3	22 46 2	0 24	4 19	3 17	20 22
W.	7	7 2 33	10 3	22 40 3	0 26	4 30	3 18	20 21
Ś.	8	7 6 40	10 3	22 34 0	0 27	4 40	3 19	20 21
C.	9	7 10 46	10 2	22 27 2	0 29	4 49	3 20	20 20
P.	10	7 14 51	10 2	22 20 1	0 30	4 59	3 21	20 19
S.	11	7 18 57	10 2	22 12 6	0 32	5 7	3 22	20 18
N.	12	7 23 2	10 2	22 4 8	0 34	5 16	3 24	20 17
P.	13	7 27 6	10 2	21 56 5	0 35	5 24	3 25	20 16
W.	14	7 31 10	10 2	21 47 8	0 37	5 31	3 27	20 15
Ś.	15	7 35 13	10 1	21 38 8	0 38	5 39	3 28	20 14
C.	16	7 39 16	10 1	21 29 5	0 40	5 45	3 29	20 13
P.	17	7 43 19	10 1	21 19 7	0 41	5 51	3 31	20 12
S.	18	7 47 21	10 1	21 9 6	0 43	5 57	3 32	20 11
N.	19	7 51 22	10 0	20 59 1	0 44	6 2	3 34	20 9
P.	20	7 55 23	10 0	20 48 3	0 46	6 7	3 35	20 8
W.	21	7 59 23	10 0	20 37 1	0 47	6 11	3 37	20 7
Ś.	22	8 3 23	10 0	20 25 6	0 49	6 14	3 38	20 5
C.	23	8 7 22	9 9	20 13 7	0 50	6 17	3 40	20 4
P.	24	8 11 20	9 9	20 1 6	0 52	6 19	3 41	20 2
S.	25	8 15 18	9 9	19 49 0	0 53	6 21	3 43	20 1
N.	26	8 19 16	9 9	19 36 2	0 54	6 22	3 44	20 59
P.	27	8 23 12	9 8	19 23 0	0 56	6 22	3 46	20 57
W.	28	8 27 8	9 8	19 9 5	0 57	6 22	3 48	20 56
Ś.	29	8 31 4	9 8	18 55 7	0 58	6 21	3 49	20 54
C.	30	8 34 59	9 8	18 41 5	0 60	6 20	3 51	20 52
P.	31	8h 38m 33s	9s 7	+ 18° 27'.1	—0'.61	— 6m 18s	3h 53m	19h 50m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Sb.	Piotra Apost. w Ok.	Rolisława	21 11	7 14
2	**Ndz.**	**10 po Św.** *N. M. P. Anielsk.*	Światosławy	21 20	8 25
3	Pn.	Zn. rel. św. Szczepana	Letosława	21 29	9 35
4	Wt.	Dominika w., Arystarcha	Ostromira błg.	21 38	10 46
5	Śr.	*N. M. P. Śnieżnej*	Stanisława św.	21 49	11 57
6	Cz.	*Przem. Pańskie* ☾	Chlebosława	22 03	13 17
7	Pt.	† Kajetana w., Donata	Olecha św.	22 29	14 29
8	Sb.	Cyrjaka, Larga mm.	Niezamyśla	22 51	15 47
9	**Ndz.**	**11 po Świątk.** Romana m.	Borysa i Chleba	23 32	17 01
10	Pn.	Wawrzyńca m.	Wawrzyńca	00 00	18 05
11	Wt.	Zuzanny i Dygeny p.	Włodzimiry	00 33	18 52
12	Śr.	Klary p.. Hilarji m.	Sławy błog.	1 53	19 25
13	Cz.	Hipolita i Kasjana mm. ●	Rosława	3 24	19 47
14	Pt.	*† Wigilja,* Euzebjusza	Dobrowoja	4 59	20 03
15	Sb.	**Wniebowz. N. M. P.**	Jacława św.	6 32	20 17
16	**Ndz.**	**12 po Św.** *Joach. Ojca* N. M. P.	Domoarda	8 02	20 29
17	Pn.	*Jacka Wyzn., Mirona*	Mirona św.	9 33	20 42
18	Wt.	Firmina b. w.	Bronisławy	11 02	20 56
19	Śr.	Marjana i Rufina	Bolesława	12 32	21 13
20	Cz.	Bernarda op. d. k. ☽	Sobiesława	14 00	21 36
21	Pt.	† Joanny Fremiot wd.	Kazimiery	15 25	22 09
22	Sb.	Symforjana i Tymoteusza	Radomiła	16 36	22 56
23	**Ndz.**	**13 po Św.** Filipa i Benicj.	Cichomira	17 32	23 58
24	Pn.	Bartłomieja Ap.	Cieszymira	18 11	00 00
25	Wt.	Ludwika kr. fr.	Namysława	18 37	1 11
26	Śr.	*N. M. P. Jasnogórskiej*	Włastymiry	18 55	2 29
27	Cz.	Przen. rel. św. Kaz.	Przedzisława	19 08	3 46
28	Pt.	† Augustyna b. w. d. k. ○	Wyszomira	19 20	5 01
29	Sb.	*Ścięcie gł. św. J. Ch.*	Racibora błog.	19 29	6 13
30	**Ndz.**	**14 po Św.,** Róży Lim. p.	Szczęsnej św.	19 38	7 23
31	Pn.	Rajmunda w., Paulina	Światosława	19 47	8 33

SIERPIEŃ

Dzień		SŁOŃCE — W prawdz. południe w Greenwich: Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O północy w Greenwich: Równanie czasu	w Gdyni czas środk.-europ.: Wschód	Zachód
S.	1	8h 42m 47s	9s 7	+18° 12'.4	—0'.62	—6m 15s	3h 54m	19h 48m
N.	2	8 46 40	9 7	17 57 3	0 63	6 12	3 56	19 46
P.	3	8 50 32	9 7	17 42 0	0 64	6 8	3 58	19 45
W.	4	8 54 24	9 6	17 26 4	0 66	6 4	3 59	19 43
Ś.	5	8 58 15	9 6	17 10 5	0 67	5 59	4 1	19 41
C.	6	9 2 6	9 6	16 54 3	0 68	5 53	4 3	19 39
P.	7	9 5 56	9 6	16 37 8	0 69	5 47	4 5	19 37
S.	8	9 9 46	9 6	16 21 1	0 70	5 41	4 7	19 35
N.	9	9 13 35	9 5	16 4 1	0 71	5 33	4 9	19 33
P.	10	9 17 23	9 5	15 46 9	0 72	5 26	4 11	19 31
W.	11	9 21 11	9 5	15 29 3	0 73	5 17	4 12	19 29
Ś.	12	9 24 58	9 5	15 11 6	0 74	5 8	4 14	19 27
C.	13	9 28 45	9 4	14 53 6	0 75	4 59	4 16	19 25
P.	14	9 32 31	9 4	14 35 4	0 76	4 49	4 18	19 23
S.	15	9 36 17	9 4	14 16 9	0 77	4 38	4 20	19 20
N.	16	9 40 2	9 4	13 58 2	0 78	4 27	4 21	19 18
P.	17	9 43 46	9 3	13 39 3	0 79	4 15	4 23	19 16
W.	18	9 47 30	9 3	13 20 1	0 80	4 3	4 25	19 13
Ś.	19	9 51 14	9 3	13 0 8	0 81	3 50	4 27	19 11
C.	20	9 54 57	9 3	12 41 2	0 82	3 37	4 28	19 9
P.	21	9 58 39	9 3	12 21 5	0 83	3 23	4 30	19 6
S.	22	10 2 21	9 2	12 1 5	0 83	3 8	4 32	19 4
N.	23	10 6 2	9 2	11 41 4	0 84	2 54	4 34	19 2
P.	24	10 9 44	9 2	11 21 1	0 85	2 38	4 36	18 59
W.	25	10 13 24	9 2	11 0 6	0 86	2 23	4 37	18 57
Ś.	26	10 17 4	9 2	10 40 0	0 86	2 6	4 39	18 55
C.	27	10 20 44	9 1	10 19 1	0 87	1 50	4 41	18 52
P.	28	10 24 23	9 1	9 58 1	0 88	1 33	4 43	18 50
S.	29	10 28 2	9 1	9 37 0	0 88	1 15	4 45	18 47
N.	30	10 31 41	9 1	9 15 7	0 89	0 58	4 47	18 45
P.	31	10h 35m 19s	9s 1	8° 54'.2	—0'.90	—0m 40s	4h 49m	18h 43m

WRZESIEŃ

Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Wt.	Idziego op. bł.	Dzierżysława	19 56	9 44
2	Śr.	Stefana kr. węg.	Czciboga	20 08	10 57
3	Cz.	Szymona Słupnika	Przesławy św.	20 25	12 13
4	Pt.	† Rozalji p.	Rościsławy	20 48	13 30
5	Sb.	Wawrzyńca Just. ☾	Wodzisława	21 22	14 45
6	**Ndz.**	**15 po Św.** Zacharjasza pr.	Drogowita	22 13	15 52
7	Pn.	Jana m., Reginy	Domosławy	23 23	16 44
8	Wt.	*Narodz. N. M. P.*	Radosławy	00 00	17 23
9	Śr.	Sergjusza p. w.	Sobiebora	00 48	17 49
10	Cz.	Mikołaja z Tolent	Władyboja	2 21	18 07
11	Pt.	† Piotra i Jacka m. m.	Iścisława	3 56	18 22
12	Sb.	*Imienia N. M. P.* ●	Radzimira	5 29	18 35
13	**Ndz.**	**16 po Św.** Eugenji p.	Chronisława	7 02	18 47
14	Pn.	*Podw. Krzyża św.*	Ziemomysła	8 34	19 00
15	Wt.	*N. M. P. Bolesnej*	Budzimiła	10 08	19 17
16	Śr.	† *Suchy dzień.* Euzebji	Sędzisława	11 40	19 38
17	Cz.	Stygm. św Franciszka	Drogosława	13 09	20 07
18	Pt.	† *Suchy dzień.* Józefa ☽	Dobrowita	14 29	20 50
19	Sb.	† *Suchy dzień.* Jamarjusza	Krzepimira	15 30	21 48
20	**Ndz.**	**17 po Św.** Eustachjusza	Myślisława	16 13	23 00
21	Pn.	*Mateusza Ap.*	Bożydara	16 43	00 00
22	Wt.	Tomasza b. w.	Zelimira	17 3	00 17
23	Śr.	Tekli p. m.	Bogusławy	17 17	1 34
24	Cz.	*N. M. P. od w. niewol.*	Homira	17 29	2 49
25	Pt.	† bł. Ładysława	Świętopełka	17 39	4 02
26	Sb.	Cyprjana Just. ○	Ładysława	17 47	5 12
27	**Ndz.**	**18 po Św.** Koźmy i Damj.	Damiana	17 56	6 23
28	Pn.	Wacława kr. m.	Wacława św.	18 06	7 33
29	Wt.	*Michała Arch.*	Dadziboga	18 16	8 46
30	Śr.	Hieronima Kapł.	Imisława	18 31	10 00

WRZESIEŃ

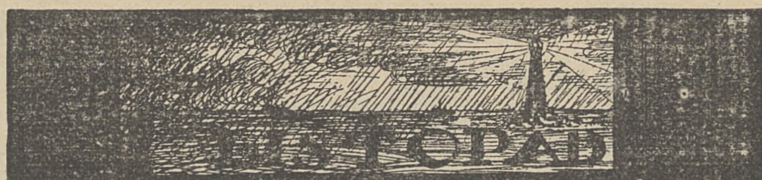
Dzień		SŁOŃCE — W prawdz. południe w Greenwich: Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O północy w Greenwich: Równanie czasu	W Gdyni czas środk.-europ.: Wschód	Zachód
W.	1	10^h 38^m 57^s	9^s 1	+8^0 32'.6	—0 90	—0^m 21^s	4^h 51^m	18^h 40^m
Ś.	2	10 42 35	9 1	8 10 9	0 91	0 3	4 53	18 38
C.	3	10 46 12	9 1	7 49 0	0 91	+0 16	4 54	18 36
P.	4	10 49 49	9 0	7 27 0	0 92	0 36	4 56	18 33
S.	5	10 53 26	9 0	7 4 9	0 92	0 55	4 58	18 31
N.	6	10 57 3	9 0	6 42 7	0 93	1 15	5 0	18 28
P.	7	11 0 39	9 0	6 20 3	0 93	1 35	5 2	18 26
W.	8	11 4 15	9 0	5 57 9	0 94	1 55	5 3	18 23
Ś.	9	11 7 52	9 0	5 35 3	0 94	2 15	5 5	18 20
C.	10	11 11 27	9 0	5 12 6	0 95	2 36	5 7	18 18
P.	11	11 15 3	9 0	4 49 9	0 95	2 56	5 9	18 15
S.	12	11 18 39	9 0	4 27 1	0 95	3 17	5 11	18 13
N.	13	11 22 14	9 0	4 4 2	0 96	3 38	5 12	18 10
P.	14	11 25 50	9 0	3 41 2	0 96	3 59	5 14	18 8
W.	15	11 29 25	9 0	3 18 1	0 96	4 20	5 16	18 5
Ś.	16	11 33 1	9 0	2 55 0	0 96	4 41	5 18	18 2
C.	17	11 36 36	9 0	2 31 9	0 97	5 3	5 20	18 0
P.	18	11 40 11	9 0	2 8 7	0 97	5 24	5 22	17 57
S.	19	11 43 46	9 0	1 45 5	0 97	5 45	5 24	17 55
N.	20	11 47 22	9 0	1 22 2	0 97	6 6	5 26	17 52
P.	21	11 50 57	9 0	0 58 9	0 97	6 28	5 28	17 50
W.	22	11 54 32	9 0	0 35 5	0 97	6 49	5 29	17 48
Ś.	23	11 58 8	9 0	+0 12 2	0 97	7 10	5 31	17 45
C.	24	12 1 43	9 0	—0 11 2	0 97	7 31	5 33	17 42
P.	25	12 5 19	9 0	0 34 6	0 97	7 52	5 35	17 40
S.	26	12 8 54	9 0	0 57 9	0 97	8 13	5 37	17 38
N.	27	12 12 30	9 0	1 21 3	0 97	8 34	5 38	17 35
P.	28	12 16 7	9 0	1 44 7	0 97	8 54	5 40	17 32
W.	29	12 19 43	9 0	2 8 1	0 97	9 14	5 42	17 30
Ś.	30	12^h 23^m 19^s	9^s 0	—2^0 31'.4	—0'.97	+9^m 34^s	5^h 44^m	17^h 28^m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Cz.	*Bł. Jana z Dukli*	Znatysława	1851	1116
2	Pt.	† Aniołów Stróżów	Stanimira	1920	1232
3	Sb.	Kandyda i Ewald.	Siemiana	2004	1341
4	**Ndz.**	**19 po Świątk.** Franciszka ☾	Bratysława	2105	1438
5	Pn.	Placyda m.	Zasława	2222	1521
6	Wt.	Brunona w.	Bronisława	2348	1550
7	Śr.	*NMP Różańc.*	Rosławy	0000	1611
8	Cz.	Pelagji, Brigitty	Wojsławy	120	1627
9	Pt.	† Dyonizego b. m.	Dogomosta	252	1640
10	Sb.	Franciszka Borg. w.	Tomiła	424	1652
11	**Ndz.**	**20 po Świątk.** Placydy ●	Dobromiły	557	1707
12	Pn.	Maksymiljana p. w.	Grzmisława	731	1720
13	Wt.	Edwarda kr. w.	Ziemisława	907	1739
14	Śr.	Kaliksta p. m.	Dzierżymira	1042	1805
15	Cz.	Teresy p. Jadwigi wd.	Długosławy	1209	1843
16	Pt.	† Martyniana i Saturj.	Radzisława	1320	1939
17	Sb.	Wiktora b., Małgorzaty	Żytysławy	1412	2046
18	**Ndz.**	**21 po Św.** *Łukasza ew.* ☽	Bratumiła	1439	2203
19	Pn.	Piotra z Alkantary	Ziemowita	1537	2321
20	Wt.	*Jana Kantego.*, Ireny	Budzisławy	1533	0000
21	Śr.	Urszuli p. m.	Daromiły	1533	0037
22	Cz.	Korduli i Alodji p.	Przybysławy	1531	151
23	Pt.	† Seweryna b. m.	Włastymira	1529	302
24	Sb.	*Rafała Archan.*	Siemisława	1627	412
25	**Ndz.**	**22 po Św.** Kryspina m.	Samomysła	1615	522
26	Pn.	Ewarysta p. m. ○	Lutosława	1625	635
27	Wt.	Sabiny p. m. Frumencjusza	Leszka	1638	748
28	Śr.	*Szymona i Tad.*	Władyboga	1657	905
29	Cz.	Narcyza b. w.	Daleliła	1724	1021
30	Pt.	† Germana i Serap.	Przemysławy	1802	1132
31	Sb.	† *Wigilja*, Symfr.	Godzimira	1856	1234

PAŹDZIERNIK

Dzień		SŁOŃCE: W prawdz. południe w Greenwich: Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O północy w Greenwich: Równanie czasu	W Gdyni czas środk.-europ.: Wschód	Zachód
C.	1	12h 26m 56s	9s 0	— 2° 54'.7	—0.'97	+ 9m 54s	5h 46m	17h 25m
P.	2	12 30 34	9 1	3 18 0	0 97	10 14	5 48	17 23
S.	3	12 34 11	9 1	3 41 3	0 97	10 33	5 49	17 20
N.	4	12 37 49	9 1	4 4 5	0 97	10 52	5 51	17 17
P.	5	12 41 27	9 1	4 27 7	0 96	11 10	5 53	17 15
W.	6	12 45 5	9 1	4 50 8	0 96	11 28	5 55	17 12
Ś.	7	12 48 44	9 1	5 13 9	0 96	11 46	5 57	17 9
C.	8	12 52 24	9 1	5 36 9	0 96	12 4	5 59	17 7
P.	9	12 56 3	9 2	5 59 8	0 95	12 20	6 1	17 5
S.	10	12 59 44	9 2	6 22 7	0 95	12 37	6 3	17 2
N.	11	13 3 24	9 2	6 45 4	0 95	12 53	6 5	17 0
P.	12	13 7 5	9 2	7 8 1	0 94	13 9	6 7	16 57
W.	13	13 10 47	9 2	7 30 7	0 94	13 24	6 9	16 55
Ś.	14	13 14 29	9 3	7 53 2	0 93	13 39	6 11	16 53
C.	15	13 18 12	9 3	8 15 6	0 93	13 53	6 13	16 50
P	16	13 21 55	9 3	8 37 8	0 92	14 6	6 15	16 48
S.	17	13 25 39	9 3	8 59 9	0 92	14 19	6 16	16 46
N.	18	13 29 23	9 4	9 21 9	0 91	14 32	6 18	16 43
P.	19	13 33 8	9 4	9 43 8	0 91	14 44	6 20	16 41
W.	20	13 36 53	9 4	10 5 5	0 90	14 55	6 22	16 39
Ś.	21	13 40 39	9 4	10 27 1	0 90	15 6	6 24	16 36
C.	22	13 44 26	9 5	10 48 5	0 89	15 16	6 26	16 34
P.	23	13 48 14	9 5	11 9 7	0 88	15 25	6 28	16 31
S.	24	13 52 2	9 5	11 30 8	0 87	15 34	6 30	16 29
N.	25	13 55 50	9 5	11 51 7	0 87	15 42	6 32	16 27
P.	26	13 59 40	9 6	12 12 4	0 86	15 50	6 34	16 24
W.	27	14 3 30	9 6	12 33 0	0 85	15 57	6 36	16 22
Ś.	28	14 7 21	9 6	12 53 3	0 84	16 2	6 38	16 20
C.	29	14 11 13	9 7	13 13 5	0 84	16 8	6 40	16 18
P.	30	14 15 5	9 7	13 33 4	0 83	16 12	6 42	16 16
S.	31	14h 18m 58s	9s 7	—13° 53'.1	—0.'82	+16m 16s	6h 43m	16h 14m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	**Ndz.**	**23 po Św. Wszystkich Św.**	Warcisława	20 07	13 19
2	Pn.	*Dzień Zaduszny*	Witymira	21 28	13 53
3	Wt.	Huberta b. w., Silwji ☾	Chwalisława	22 55	14 15
4	Śr.	Karola Borom. b. w.	Mściwoja	00 00	14 32
5	Cz.	Zacharjasza i Elżb.	Sławomira bł.	00 24	14 46
6	Pt.	† Leonarda w. Feliksa	Wszewłada	1 52	14 58
7	Sb.	Nikandra i Karyny mm.	Żytomira	3 21	15 10
8	**Ndz.**	**24 po Św.** Gotfryda i Maur	Sędziwoja	4 53	15 23
9	Pn.	Teodora i Oresta ●	Bogodara	6 27	15 40
10	Wt.	Andrzeja z Awel.	Ludomira	8 03	16 02
11	Śr.	Marcina b. w.	Spitosława	9 37	16 34
12	Cz.	Marcina p. m. 5 braci m.	Nowosława	10 59	17 32
13	Pt.	† *Stanisł. Kostki*	Wszerada	12 02	18 27
14	Sb.	Jukunda b. w.	Wodzimira	12 45	19 44
15	**Ndz.**	**25 po Św.** Leopolda w.	Przebysława	13 12	21 04
16	Pn.	Edmunda b. w	Radomira	13 31	22 23
17	Wt.	Grzegorza cudotw. b. w. ☽	Zbisławy	13 45	23 37
18	Śr.	Odona p.	Stanisława	13 56	00 00
19	Cz.	Elżbiety kr. wd.	Drogomiry	14 05	00 49
20	Pt.	† Feliksa Walezj.	Sędzimira	14 14	2 00
21	Sb.	*Ofiarowanie N. M. P.*	Sława	14 23	3 09
22	**Ndz.**	**26 po Św.** Cecylji p. m.	Wszemiły	14 34	4 21
23	Pn.	Klemensa p. m.	Miływoja	14 45	5 34
24	Wt.	Jana od Krzyża w.	Darosława	15 03	6 50
25	Śr.	Katarzyny p. m. ☺	Chwalimiry	15 27	8 08
26	Cz.	Piotra p. m., Konrada b. w.	Lechosława	16 01	9 21
27	Pt.	† Wirgiljusza b. w.	Tomira	16 52	10 28
28	Sb.	Manswerta b. m.	Gościsława	17 58	11 18
29	**Ndz.**	**1 Niedz. Adw.** Saturnina	Przemysła	19 18	11 55
30	Pn.	*Andrzeja Apost.*	Ludosława	20 42	11 20

LISTOPAD

Dzień		SŁOŃCE						
		W prawdz. południe w Greenwich				O północy w Greenwich	w Gdyni (czas śr.-europ.)	
		Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	Równanie czasu	Wschód	Zachód
N.	1	14h 22m 52s	9s 8	— 14° 12'.7	—0'.81	+16m 19s	6h 46m	16h 12m
P.	2	14 26 47	9 8	14 31 9	0 80	16 21	6 48	16 10
W.	3	14 30 43	9 8	14 51 0	0 79	16 22	6 50	16 8
Ś.	4	14 34 39	9 9	15 9 8	0 78	16 23	6 52	16 6
C.	5	14 38 37	9 9	15 28 4	0 77	16 22	6 54	16 4
P.	6	14 42 35	9 9	15 46 7	0 76	16 21	6 56	16 2
S.	7	14 46 34	10 0	16 4 7	0 75	16 19	6 58	16 0
N.	8	14 50 34	10 0	16 22 5	0 74	16 16	7 0	15 59
P.	9	14 54 34	10 0	16 40 0	0 72	16 12	7 2	15 57
W.	10	14 58 36	10 1	16 57 3	0 71	16 8	7 4	15 55
Ś.	11	15 2 38	10 1	17 14 2	0 70	16 2	7 6	15 53
C.	12	15 6 42	10 2	17 30 8	0 69	15 56	7 8	15 51
P.	13	15 10 46	10 2	17 47 2	0 67	15 49	7 10	15 50
S.	14	15 14 51	10 2	18 3 2	0 66	15 41	7 12	15 48
N.	15	15 18 56	10 3	18 18 9	0 65	15 32	7 14	15 46
P.	16	15 23 3	10 3	18 34 3	0 63	15 23	7 16	15 44
W.	17	15 27 11	10 3	18 49 4	0 62	15 12	7 17	15 43
Ś.	18	15 31 19	10 4	19 4 1	0 61	15 1	7 19	15 41
C.	19	15 35 28	10 4	19 18 5	0 59	14 49	7 21	15 40
P.	20	15 39 38	10 4	19 32 5	0 58	14 36	7 23	15 38
S.	21	15 43 48	10 5	19 46 2	0 56	14 22	7 25	15 37
N.	22	15 48 0	10 5	19 59 5	0 55	14 8	7 27	15 36
P.	23	15 52 12	10 5	20 12 5	0 53	13 52	7 28	15 34
W.	24	15 56 25	10 6	20 25 0	0 52	13 36	7 30	15 33
Ś.	25	16 0 39	10 6	20 37 2	0 50	13 19	7 32	15 32
C.	26	16 4 54	10 6	20 49 1	0 48	13 2	7 34	15 31
P.	27	16 9 9	10 7	21 0 5	0 47	12 43	7 36	15 30
S.	28	16 13 25	10 7	21 11 5	0 45	12 24	7 38	15 29
N.	29	16 17 42	10 7	21 22 2	0 44	12 4	7 40	15 28
P.	30	16h 22m 0s	10s 7	— 21° 32'.4	—0'.42	+11m 44s	7h 41m	15h 27m



Dni		Święta rzymsko-katolickie	Imiona słowiańskie	Księżyca wsch.	Księżyca zach.
1	Wt.	Eligjusza b. w.	Samosława	22^{08}	12^{38}
2	Śr.	Bibianny p. m. ☾	Szulisławy	23^{34}	12^{53}
3	Cz.	Franciszka Ksaw., w	Wiślimira	00^{00}	13^{06}
4	Pt.	† Barbary p. m.	Lubomiły	00^{59}	13^{17}
5	Sb.	Sabby op., Niceta b. w.	Spitosławy	2^{26}	13^{28}
6	**Ndz.**	**2 Niedz. Adw.** Mikołaja	Jarogniewa	3^{55}	13^{43}
7	Pn.	Ambrożego b. w.	Ludomyśla	5^{28}	14^{02}
8	Wt.	**Niepok. Pocz. N. M. P.**	Boguwoli	7^{02}	14^{29}
9	Śr.	Walerji p. m. ●	Wyszosławy	8^{31}	15^{08}
10	Cz.	N. M. P. *Loretańskiej*	Radzisławy	9^{43}	16^{05}
11	Pt.	† Damazego p. w.	Wojmira	10^{36}	17^{18}
12	Sb.	Aleksandra	Wolidara	11^{11}	18^{40}
13	**Ndz.**	**3 Niedz. Adw.** Łucji p. m.	Władysławy	11^{34}	20^{01}
14	Pn.	Dyoskora m.	Sławibóra	11^{50}	21^{19}
15	Wt.	Walerjana i Iren.	Wolimira	12^{03}	22^{34}
16	Śr.	† *Suchy dzień.* Euzebj. ☽	Zdzisławy	12^{13}	23^{45}
17	Cz.	Łazarza b., Olimpji	Żyrosława	12^{21}	00^{00}
18	Pt.	† *Suchy dzień.* Gracjana b. w.	Wszemira	12^{30}	00^{55}
19	Sb.	† *Suchy dzień.* Darj. i Nemerj.	Mścigniewa	12^{40}	2^{05}
20	**Ndz.**	**4 Niedz. Adw.** Teofila	Bogumiły	12^{51}	3^{17}
21	Pn.	Tomasza ap.	Tomisława bł.	13^{06}	4^{32}
22	Wt.	Honoraty m.	Drogomira	13^{28}	5^{50}
23	Śr.	Wiktorji p.	Sławomiry	13^{58}	7^{05}
24	Cz.	† *Wigilja.* Adama i Ewy	Godysławy	14^{44}	8^{15}
25	Pt.	**Narodz. Chrystusa Pana** ○	Grzymisławy	15^{46}	9^{13}
26	Sb.	**Szczepana Męcz.**	Wróciwoja	17^{04}	9^{55}
27	**Ndz.**	**Niedz. po N. Ch. P.** *Jana ap.*	Radomyśla	18^{28}	10^{24}
28	Pn.	Młodzianków mm.	Godzisława	19^{56}	10^{44}
29	Wt.	Tomasza b.	Gosława bł.	21^{21}	10^{59}
30	Śr.	Eugenjusza b. w.	Ludomiła	22^{47}	11^{12}
31	Cz.	Sylwestra p. w.	Lasoty	00^{00}	11^{25}

GRUDZIEŃ

Dzień		SŁOŃCE — W prawdz. południo w Greenwich: Wznoszenie proste	Zmiana na 1 h	Deklinacja	Zmiana na 1 h	O północy w Greenwich: Równanie czasu	w Gdyni czas środk.-europ.: Wschód	Zachód
W.	1	16^h 26^m 18^s	10^s 8	— 21^0 42'.3	—0.'40	+11^m 22^s	7^h 43^m	15^h 26^m
Ś.	2	16 30 37	10 8	21 51 7	0 38	11 0	7 45	15 25
C.	3	16 34 57	10 8	22 0 7	0 37	10 38	7 46	15 25
P.	4	16 39 17	10 9	22 9 3	0 35	10 14	7 47	15 24
S.	5	16 43 38	10 9	22 17 4	0 33	9 51	7 49	15 23
N.	6	16 47 59	10 9	22 25 1	0 31	9 26	7 50	15 23
P.	7	16 52 21	10 9	22 32 4	0 29	9 1	7 52	15 22
W.	8	16 56 44	11 0	22 39 2	0 28	8 35	7 53	15 22
Ś.	9	17 1 7	11 0	22 45 6	0 26	8 9	7 54	15 21
C.	10	17 5 30	11 0	22 51 6	0 24	7 42	7 56	15 21
P.	11	17 9 54	11 0	22 57 1	0 22	7 15	7 57	15 21
S.	12	17 14 19	11 0	23 2 1	0 20	6 48	7 58	15 20
N.	13	17 18 43	11 0	23 6 7	0 18	6 20	7 59	15 20
P.	14	17 23 8	11 0	23 10 8	0 16	5 52	8 0	15 20
W.	15	17 27 34	11 1	23 14 5	0 14	5 23	8 1	15 20
Ś.	16	17 31 59	11 1	23 17 7	0 12	4 54	8 2	15 20
C.	17	17 36 25	11 1	23 20 4	0 10	4 25	8 3	15 20
P.	18	17 40 51	11 1	23 22 7	0 08	3 56	8 3	15 20
S.	19	17 45 17	11 1	23 24 4	0 06	3 27	8 4	15 20
N.	20	17 49 44	11 1	23 25 8	0 05	2 57	8 5	15 21
P.	21	17 54 10	11 1	23 26 6	0 03	2 27	8 6	15 21
W.	22	17 58 36	11 1	23 27 0	—0 01	1 57	8 6	15 22
Ś.	23	18 3 3	11 1	29 26 9	+0 01	1 28	8 7	15 22
C.	24	18 7 29	11 1	23 26 4	0 03	0 58	8 7	15 23
P.	25	18 11 56	11 1	23 25 3	0 05	+0 28	8 7	15 23
S.	26	18 16 22	11 1	23 23 8	0 07	—0 20	8 8	15 24
N.	27	18 20 49	11 1	23 21 9	0 09	0 32	8 8	15 25
P.	28	18 25 15	11 1	23 19 4	0 11	1 1	8 8	15 26
W.	29	18 29 41	11 1	23 16 5	0 13	1 31	8 9	15 27
Ś.	30	18 34 7	11 1	23 13 1	0 15	2 0	8 9	15 28
C.	31	18^h 38^m 32^s	11^s 1	— 23^0 9'.3	+0.'17	— 2^m 29^h	8^h 9^m	15^h 29^m

Promień słońca

o północy (0^h) w Greenwich.

1931			1931		
Styczeń	1	16' 17."5	Lipiec	10	15' 45."4
	11	16 17.4		20	15 45.9
	21	16 16.7		30	15 46.8
	31	16 15.6	Sierpień	9	15 48.0
Luty	10	16 14.0		19	15 49.7
	20	16 12.0		29	15 51.8
Marzec	2	16 9.8	Wrzesień	8	15 54.0
	12	16 7.3		18	15 56.6
	22	16 4.6		28	15 59.3
Kwiecień	1	16 1.9	Październik	8	16 2.0
	11	15 59.1		18	16 4.7
	21	15 56.4		28	16 7.4
Maj	1	15 54.0	Listopad	7	16 9.9
	11	15 51.6		17	16 12.2
	21	15 49.6		27	16 14.2
	31	15 48.0	Grudzień	7	16 15.6
Czerwiec	10	15 46.7		17	16 16.8
	20	15 45.8		27	16' 17."4
	30	15' 45."4			

Fazy księżyca

(Czas środkowo-europejski.)

Styczeń

		g.	s.
Pełnia	dn. 4.	14	14.9
Ostatnia kwadra	11.	06	09.2
Nów	18.	19	35.6
Pierw. kwadra	27	01	05.5

Luty

Pełnia	3.	01	25.9
Ostatnia kwadra	9.	17	09.6
Nów	17.	14	10.8
Pierw. kwadra	25.	17	41.9

Marzec

Pełnia	4.	11	36.1
Ostatnia kwadra	11.	06	15.2
Nów	19.	08	50.6
Pierw. kwadra	27.	06	04.2

Kwiecień

		g.	s.
Pełnia	2.	21	05.5
Ostatnia kwadra	9.	21	15.2
Nów	18.	01	59.7
Pierwsza kwadra	25.	14	40.1

Maj

Pełnia	2.	06	14.4
Ostatnia kwadra	9.	13	48.2
Nów	17.	16	27.9
Pierwsza kwadra	24.	20	38.8
Pełnia	31.	15	33.0

Czerwiec

Ostatnia kwadra	8.	07	18.2
Nów	16.	04	01.7
Pierwsza kadra	23.	01	23.2
Pełnia	30.	01	46.9

Lipiec

		g.	s.
Ostatnia kwadra	8.	0	51.6
Nów	15.	13	20.0
Pierwsza kwadra	22.	06	16.1
Pełnia	29.	13	47.5

Sierpień

Ostatnia kwadra	6.	17	27.8
Nów	13.	21	27.0
Pierwsza kwadra	20.	12	36.3
Pełnia	28.	04	09.5

Wrzesień

Ostatnia kwadra	5.	08	21.2
Nów	12.	05	26.4
Pierwsza kwadra	18.	21	37.3
Pełnia	26.	20	44.9

Październik

		g.	s.
Ostatnia kwadra	4.	21	15.1
Nów	11.	14	05.9
Pierwsza kwadra	18.	10	20.0
Pełnia	26.	14	33.9

Listopad

Ostatnia kwadra	3.	08	17.5
Nów	9.	23	55.4
Pierwsza kwadra	17.	03	13.4
Pełnia	25.	08	09.9

Grudzień

Ostatnia kwadra	2.	17	50.5
Nów	9.	11	16.0
Pierwsza kwadra	16.	23	42.9
Pełnia	25.	0	23.5
Ost. kw. 1. I. 1932		02	23.1

Zaćmienia w r. 1931.

W roku 1931 przypada 5 zaćmień: 3 słońca i 2 księżyca.

I. **Całkowite zaćmienie księżyca 2-go kwietnia;** widoczne w Polsce. Początek zaćmienia widoczny w zachodniej części Oceanu Spokojnego, w Azji, w Australji, na Oceanie Indyjskim, w Europie oraz Afryce. Koniec widoczny w Azji (za wyjątkiem wschodniej części), na Oceanie Indyjskim, w Europie, Afryce, na Oceanie Atlantyckim i we wschodniej części Ameryki Południowej.

II. **Częściowe zaćmienie słońca 17—18 kwietnia,** w Polsce niewidoczne Zaćmienie widoczne w Azji, na Oceanie Lodowatym Północnym i na północy Ameryki Północnej. Wielkość największej fazy = 0.511.*)

III. **Częściowe zaćmienie słońca 12-go września,** w Polsce niewidoczne. Zaćmienie widoczne na północnym zachodzie Ameryki Północnej oraz na północnym wschodzie Azji. Wielkość największej fazy = 0.047.*)

IV. **Całkowite zaćmienie księżyca 26-go września,** w Polsce widoczne. Początek widoczny w zachodniej części Oceanu Spokojnego, w Azji, Australji, na Oceanie Indyjskim, w Europie oraz Afryce, za wyjątkiem północno-zachodniej części.

Koniec widoczny w Azji, za wyjątkiem północno-wschodniej części, na Oceanie Indyjskim, w Europie, Afryce, na Oceanie Atlantyckim i we wschodniej części Ameryki Południowej.

V. **Częściowe zaćmienie słońca 11-go października,** w Polsce niewidoczne. Zaćmienie widoczne w południowej części Ameryki Południowej, na południu Oceanu Atlantyckiego i Spokojnego oraz na Oceanie Lodowatym Południowym. Wielkość największej fazy = 0.901.*)

*) Średnica słońca = 1.

Elementy zaćmienia księżyca

2-go kwietnia dla Gdyni (czas śr.-europ.)

Wejście księżyca w półcień	2. IV. o g. 18	27.2
Wejście księżyca w cień	2. IV. o g. 19	23.2
Początek całkowitego zaćmienia . . .	2. IV. o g. 20	22.3
Środek zaćmienia	2. IV. o g. 21	07.4
Koniec całkowitego zaćmienia	2. IV. o g. 21	52.6
Wyjście księżyca z cienia	2. IV. o g. 22	51.7
Wyjście księżyca z półcienia	2. IV. o g. 23	48.0

Wielkość zaćmienia podczas największej fazy = 1.509.*)

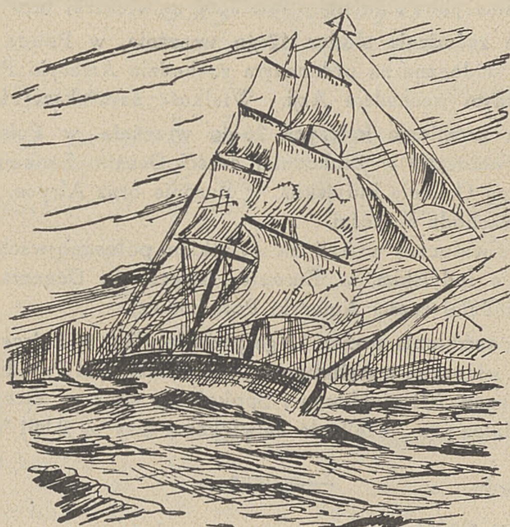
Elementy zaćmienia księżyca

26 września dla Gdyni (czas śr.-europ.)

Wejście księżyca w półcień	26. IX. o g. 17	40.7
Wejście księżyca w cień	26. IX. o g. 18	54.2
Początek całkowitego zaćmienia . . .	26. IX. o g. 20	05.5
Środek zaćmienia	26. IX. o g. 20	48.0
Koniec całkowitego zaćmienia	26. IX. o g. 21	30.5
Wyjście księżyca z cienia	26. IX. o g. 22	41.8
Wyjście księżyca z półcienia	26. IX. o g. 23	55.3

Wielkość zaćmienia podczas największej fazy = 1.326.*)

*) Średnica księżyca = 1.





Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Dr. Ignacy Mościcki.



Marszałek Polski Józef Piłsudski.

W. Skup.

Kampanja niemiecka przeciw granicom na Wschodzie.

Rok 1930 przyniósł światu szereg niespodzianek. Niemcy, pokonane w wojnie światowej — wojnie, którą same wywołały w nadziei, że „pazury stalowe" armji wilhelmowskiej zetrą z mapy Europy granice państw i rzucą przed tron Hohenzollernów niedobitki narodów europejskich, które stać się miały pokornymi poddanymi paneuropy germańskiej i wiernymi służkami niemieckiego „Herrenvolk'u" — odżyły i szykują się do nowych grabieży. Po przedwczesnem odzyskaniu Nadrenji, która, w myśl Traktatu Wersalskiego, miała być okupowana przez armje sprzymierzone do czasu wywiązania się Niemiec z nałożonych na nie traktatem zobowiązań, po zmniejszeniu kwoty ogólnej odszkodowań wojennych, które Niemcy wypłacić miały aljantom za zniszczone wskutek działań wojennych terytorja i t. p., wreszcie, po zniżeniu rat reparacyjnych, na wypłatę których Niemcy otrzymały.... pożyczkę amerykańską — wilk niemiecki zerwał z siebie skórę niewinnego baranka, którą osłaniał się od roku 1918 i, kłapiąc groźnie zębami, spojrzał znów na ludy Europy ślepiami, żądnemi łatwej zdobyczy.

Jako pierwszy kęsek, który zaspokoiłby narazie żarłoczne apetyty „państwa porządku i bojaźni Bożej", Niemcy oddawna wymieniają polskie Pomorze. W tym też kierunku dąży od lat szeregu niemiecka ofensywa rewizjonistyczna.

Śledząc przebieg planowej kampanji niemieckiej, skierowanej przeciw obecnym granicom na wschodzie, łatwo odróżniamy dwa zasadnicze jej okresy. Pierwszy, który trwał od chwili powstania Państwa Polskiego i objęcia Pomorza przez Polskę do zwrotu Niemcom Nadrenji, t. j. do roku 1930 i drugi, datujący się od chwili objęcia Nadrenji przez Niemcy.

W okresie pierwszym Niemcy miały mniejszą swobodę działania, a, prócz tego, dużo czasu poświęcały akcji, zmierzającej

ku odzyskaniu terenów własnych, okupowanych przez wojska koalicyjne. Poza tem, gwałtowne wystąpienie przeciw Polsce i jawne dążenie do zagarnięcia ziem historycznie i entnograficznie polskich, zamieszkałych przez zwartą i uświadomioną narodowo ludność polską, mogłoby odwlec, jeśli nie uniemożliwić zwolnienie Nadrenji od okupacji.

Nie mniej jednak Niemcy już wówczas wykazywały znaczną aktywność i zrobiły szereg posunięć, które mogłyby mieć dla nas skutki fatalne, gdyby w roku 1926 nie objął steru władzy Rząd, umiejący ocenić znaczenie morza dla Polski i skierować naszą politykę morską na odpowiednie tory.

Aby odpowiednio urobić opinję międzynarodową Niemcy starały się udowodnić, że Polska nie przywiązuje do swego wybrzeża specjalnej wagi. Propaganda prasowa, jakkolwiek by prowadzona nie była — czy to na łamach prasy własnej, czy też poza granicami Rzeszy przy pomocy obcych najmitów - dziennikarzy i pseudouczonych, nie mogła wywrzeć wpływu decydującego na czynniki oficjalne. Należało więc zwiększyć wartość tej propagandy, nadając jej pozory prawdy. Taki pozór prawdy Niemcy stworzyć chciały, posługując się Gdańskiem, jako powolnem narzędziem swej intryganckiej roboty.

Korzystając z tego, że poszczególne dzielnice Rzeczypospolitej ciążyły początkowo ku starym drogom handlowym, prowadzącym w równej mierze przez Gdańsk, jak przez porty niemieckie Królewiec, Szczecin, Hamburg i inne, Niemcy dążyły do skierowania polskiego handlu morskiego przez porty niemieckie z pominięciem Gdańska, naturalnego portu polskiego. Kosztem ładunków polskich rozwijać się miały porty niemieckie, z eksportu i importu polskiego bogacić się miały Prusy Wschodnie i prowincje wschodnie Rzeszy, Niemcy zaś śmiałyby się z „polnische Wirtschaft", narzekając głośno na „niesprawiedliwość dziejową, wskutek której oderwany od Rzeszy Gdańsk wegetuje, podczas gdy sąsiednie porty niemieckie prowadzą żywot dostatni pod błogosławionemi rządami Berlina.

Byłby to dowód niechybny, że Polska z dostępu do morza korzystać nie umie, że wskutek tego morze dla Polski gospodarczo potrzebne nie jest. Natomiast biedne, jęczące pod ciężarem reparacyj Niemcy zostały odcięte od Prus Wschodnich,

co, zdaniem ich, w znacznym stopniu wpływa na niemożliwość płacenia rat reparacyjnych w takiej wysokości, jaka pierwotnie została ustalona. Zapłaciłyby może, gdyby litościwi aljanci, w zrozumieniu interesów własnych, zechcieli Niemcom przydzielić... polskie Pomorze, z którego przecież Polska nie korzysta.

Aby odstraszyć Polskę od portu Gdańskiego i zachęcić do korzystania z portów niemieckich, zmobilizowano hurapatrjotów niemieckich z Gdańska oraz prasę nacjonalistyczną do walki z Polską, Polakami i wszystkiem, co polskie. Sabotaż, prowokacja, nieustające skargi senatu Wolnego Miasta na forum międzynarodowem miały zohydzić Gdańsk w oczach Rządu i społeczeństwa polskiego i skłonić nasze sfery miarodajne do przykładnego ukarania Gdańska przez skierowanie naszego handlu morskiego do portów niemieckich. Podczas gdy kupiec polski w Gdańsku spotykał się na każdym niemal kroku z szykanami, w Królewcu, Szczecinie i innych portach niemieckich nie zapomniano o niczem, co mogłoby ułatwić pracę eksportera polskiego, zachęcić go do korzystania z tych portów na dalszą metę.

Jednocześnie z powyższem rozpoczęto na terenie portu Gdańskiego robotę podskórną, godzącą w podstawy handlowe portu. Płatni agitatorzy podburzali bezkrytyczne masy robotnicze do ustawicznych strajków i coraz nowych podwyżek płac — podwyżek szkodliwych, opartych na podłożu politycznem, lecz nie ekonomicznem. Akcja ta miała na celu wzbudzenie w sferach żeglugowych i handlowych zagranicy nieufności do portu, zagrożonego częstemi niespodzianemi strajkami, oraz unieszkodliwienie najgroźniejszego konkurenta portów niemieckich przez zmniejszenie do minimum jego zdolności konkurencyjnej. Wygórowane płace robotników portowych, przewyższające w znacznym stopniu stawki królewieckie, szczecińskie, hamburskie i inne, są dziś największą bolączką portu gdańskiego i, jeśli dotychczas nie wpłynęły ujemnie na ruch portowy i obrót towarowy portu, to tylko dzięki przychylnemu stanowisku Rządu polskiego, który, rozumiejąc istotne potrzeby Wolnego Miasta i widząc grożącą Gdańskowi ruinę, umiał przedsięwziąć odpowiednie środki zaradcze, które zapewniły świetny rozwój portu, naprzekór intencjom Berlina. Wzrost obrotu towarowego w Gdań-

sku do 8,5 miljonów ton przemawia sam za siebie, czem były dla Gdańska Niemcy, a czem jest Polska.

Pomimo wszystko, krótkowzroczny Senat Wolnego Miasta, czuły na podszepty Berlina, wystąpił z memorjałem do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, skarżąc się na upośledzenie Gdańska przez.... Polskę! Nacjonalistyczna prasa gdańska stara się usprawiedliwić groteskowe wystąpienie p. Sahm'a zapomocą odpowiednio spreparowanych artykułów i wykresów „statystycznych", z których ma wynikać, że „biedny" Gdańsk jest naprawdę pokrzywdzony przez Polskę, faworyzującą port gdyński.

Punktem wyjścia tej niezwykłej „statystyki" gdańskiej jest nie miernik obrotu towarowego portu, lecz łączny obrót towarowy Gdańska i Gdyni wyrażony w procentach, przyczem, wartość 100% stanowi obrót towarowy tych portów w roku 1924, kiedy Gdynia jako port nie mogła wchodzić w rachubę. Wobec tego, że w roku 1924 przez port gdański przeszło około 97% ładunków, transportowanych przez polską granicę morską, a w roku 1929 „tylko" około 75%, statysta gdański wskazuje na stały upadek portu gdańskiego. Ta właśnie statystyka jest niezbitym dowodem szachrajstw niemiecko - gdańskich, wyłomem w kulisach, poza któremi Niemcy prowadzą swą antypolską robotę. Dla nikogo przecież nie jest tajemnicą, że obroty towarowe Polski przez Gdańsk i Gdynię, poczynając od roku 1926 wzrosły kilkakrotnie. Podczas gdy w roku 1924 przeładowano w Gdańsku 2.374 tys. ton ładunków, w r. 1925 — 2.721 tys., to już w roku 1926 obrót towarowy portu gdańskiego wynosił 6.299 tys. ton, w r. 1927 — 7.897 tys. ton, a w latach następnych — zgórą po 8,5 miljonów ton.

Czyż wobec tego Wolne Miasto Gdańsk ma moralne prawo do narzekania na Polskę, dzięki której czerpie miljonowe zyski? A jednak, nie bacząc na wymowę cyfr, dowód niezaprzeczalny niesłuszności uroszczeń gdańskich, Gdańsk zamyka oczy i w myśl wskazówek Berlina naraża się na śmieszność, żądając ni mniej ni więcej, tylko monopolu na polski handel morski.

Jak już wspomniano powyżej, w roku 1930 niemiecka akcja rewizjonistyczna weszła na nowe tory. Upojeni szeregiem ustępstw nasi sąsiedzi zachodni wystąpili wreszcie do walki otwartej — wprawdzie, narazie jeszcze nie orężnej, lecz tem nie

mniej karygodnej, bowiem celem jej jest powtórne ograbienie Polski z Jej odwiecznej własności.

Pierwszą jaskółką, zwiastującą zwrot w metodach walki Niemiec z Polską, było przemówienie dowódcy eskadry niemieckiej, bawiącej w Gdańsku w lecie 1930 r. Przemówienie to, wygłoszone w obecności konsulów państw obcych na przyjęciu oficjalnem, wydanem przez prezydenta Senatu p. Sahm'a na cześć gości niemieckich, było prowokacją, na jaką sobie pozwolić mogą tylko Niemcy lub ich przyjaciele bolszewicy. Otóż oficer ów, działając widocznie w myśl polecenia swych władz przełożonych, oświadczył p. Sahm'owi, że Wolne Miasto Gdańsk może być spokojne, bowiem Niemcy posiadają więcej okrętów wojennych, jak te, które zawinęły z wizytą do „niemieckiego" Gdańska i, w razie czego, wyślą je Gdańskowi z pomocą! Czy tego rodzaju wystąpienie wyższego oficera marynarki niemieckiej ma być dowodem „pokojowej polityki" jego ojczyzny? Z pewnością nie!

Drugą, daleko większą prowokacją ze strony Niemiec, była osławiona mowa ministra Treviranus'a. A więc Niemcy posunęły się już tak daleko w swej bezczelności, że minister ich otwarcie mówi o rabunku terytorjów państwa sąsiedniego!

Nacjonaliści niemieccy, zachęceni przykładem swego ministra, posunęli się jeszcze dalej i żądają, aby prócz Pomorza odebrać Polsce Śląsk i Poznań. Prawdopodobnie, niezadługo zażądają na dodatek „niemieckiej" Warszawy i Wilna!

Doprawdy, niewiadomo, co więcej podziwiać należy — bezczelność Niemiec, które zresztą oddawna skreśliły ze swego słownika międzynarodowego słowa: uczciwość, moralność, etyka, poszanowanie cudzej własności, jako nieobowiązujące szlachetnych potomków Zakonu Krzyżowego — czy też ich wybujałe apetyty, następstwem których może być niestrawność, kończąca się śmiercią żarłoka.

Hołdując modzie ogólnoświatowej, Niemcy wyznają pozornie zasady pacyfizmu. Lecz podczas gdy u innych narodów pacyfizm zrodziła szczera niechęć do krwi przelewu, pacyfizm niemiecki jest maską, poza którą kryje się żądza odwetu. W czasach obecnych miernikiem sił zbrojnych państwa jest przedewszystkiem jego budżet wojskowy. Stan liczebny armji odgrywa rolę drugorzędną. Otóż Niemcy wydają na małą, rzekomo

stutysięczną, armję oraz flotę, znacznie mniejszą od floty przedwojennej, sumy, przekraczające w znacznym stopniu budżet wojskowy Niemiec cesarskich.

Reasumując powyższe, przychodzimy do wniosku, że Niemcy, wiedząc o tem, iż Polska na zmianę granic w sensie niemieckim pod żadnym pozorem zgodzić się nie może, tem bardziej zaś niema zamiaru prosić Niemcy, aby były łaskawe zabrać sobie Pomorze, przyjdą się o nie upomnieć. Przyjdą, oczywiście, „pokojowo", uzbrojeni tylko na wszelki wypadek. A gdy na granicy Polski spotka ich takie przyjęcie, na jakie zasłużyli, narobią wrzawy na świat cały, że imperjalistyczna, krwiożercza, wojownicza Polska, nazwa stolicy której zaczyna się nawet od „War", co po angielsku znaczy „wojna" — sprowokowała biedne, pokojowo usposobione Niemcy do wystąpienia zbrojnego!

Politycy niemieccy mówią narazie o „pokojowem" zrabowaniu Pomorza polskiego. Czy wobec tego nie należałoby nazwać gentlemanem i zwolnić od wszelkiej odpowiedzialności każdego bandytę, który obrabował swą ofiarę pod groźbą rewolweru, lecz nie strzelił do niej lub nie uderzył jej kolbą po głowie? Tylko do takich absurdów prawnych postępowanie szanownych dyplomatów niemieckich doprowadzić może.

Nie ulega wątpliwości, że Niemcy szykują się do wojny z Polską. Przygotowuje się do tego Reichswehr'a, flota i liczne organizacje wojskowe, zrzeszające w swych szeregach parę miljonów byłych wojskowych oraz wojskowo wyćwiczonej młodzieży, pragną wojny prowodyrzy nacjonalistyczni, zdaniem których Niemcy już dostatecznie odżyły, aby zadać cios śmiertelny Polsce.

Niedawno ukazała się w Niemczech broszura, traktująca o wojnie z Polską. Autor jej wskazuje na Pomorze, jako na zdobycz, która przypaść powinna Niemcom stosunkowo łatwo. Niemieckie siły lądowe winny zaatakować Polskę z dwóch stron jednocześnie, t. j. od strony Rzeszy i Prus Wschodnich, flota zaś, z którą mała flotka polska zmierzyć się nie może, z poza półwyspu Helskiego zbombarduje Gdynię i zagrodzi minami zatokę Gdańską, odcinając Polskę od morza. W ten sposób Polska zostanie pozbawiona wszelkiej pomocy nazewnątrz i musi ulec w walce, przyjmując wszelkie warunki, jakie Niemcy podyktować zechcą.

Że broszura powyższa jest wiernem odzwierciedleniem planów niemieckich, dowodzi następujący fakt:

W drugiej połowie sierpnia 1930 r. pojawił się w okolicy Kartuz samolot niemiecki, z którego rozrzucono mnóstwo ulotek, nawołujących ludność do sabotowania zarządzeń władz polskich i zapowiadających, że wkrótce Pomorze zostanie odebrane od Polski i przyłączone do Niemiec. Jest to rozmyślna prowokacja Polski do wystąpienia zbrojnego, a prowokacji tej dopuściło się państwo, którego minister jakby na ironję został odznaczony.... nagrodą pokojową Nobla!

Zastanówmy się, na czem Niemcy opierają swe rzekome prawa do Pomorza. Czy na tem, że przez półtora wieku ciemiężyli polską ludność pomorską i na cudzej, wydartej zdradą i przemocą ziemi, gospodarzyli, jak na własnej? Ani ich Polska o to prosiła, ani też nigdy nie robiła z Pomorza podarunku dla Niemiec. Napadli na Polskę wraz z dwoma wspólnikami, pokonali w walce nierównej i podzielili się łupem. Postąpili jak zwykli bandyci. A czy bandyta nabywa prawa własności do zrabowanych przedmiotów? Nawet ustawodawstwo niemieckie nie przewiduje dla złodziei podobnych uprawnień.

Nie mniej bezpodstawne jest roszczenie Niemiec do Pomorza polskiego, oparte na braku połączenia terytorjalnego Rzeszy z Prusami Wschodniemi. Wszak Stany Zjednoczone Ameryki nie posiadają połączenia terytorjalnego z Alaską, a jednak nigdy nie żądały od Anglji, aby oddała Stanom zachodnie połacie Kanady, dzielące Alaskę od reszty Stanów.

Czy wreszcie dla wygody trzymiljonowej ludności Prus Wschodnich, składającej się zresztą w bardzo poważnym stopniu z Polaków, mogą żądać Niemcy, aby oddano im w niewolę trzymiljonową polską ludność pomorską i pozbawiono dostępu do morza państwo o trzydziestu miljonowej ludności?

Jest na to tylko jedna odpowiedź. Interes państwa polskiego wymaga oparcia o morze, u wybrzeży którego od wieków zamieszkuje ludność słowiańska — ludność, która pomimo długoletnich wysiłków germanizacyjnych łupieżcy pruskiego, polskość swą zachowała. Prusy Wschodnie, pośród ludności których proces germanizacyjny znaczniejsze poczynił postępy, też były niegdyś polskie, przeto, jeśli rozmowy o rewizji granic mają trwać nadal, z całą stanowczością domagać się musimy zwrotu Prus Wschodnich.

Czas najwyższy, aby nietylko Polacy, lecz również cała Europa, której zależy na utrzymaniu trwałego pokoju, zrozumiała wreszcie, że zarzewie wojny na wschodzie nie płonie w Warszawie, lecz w Berlinie i że przyczyną bezpośrednią do tej wojny nie jest polskie Pomorze, lecz Prusy Wschodnie.

Z chwilą, kiedy Prusy Wschodnie przestaną należeć do Niemiec, skończy się legenda o jakimś tam „korytarzu" Pomorskim, ucichnie wrzawa wojenna w Niemczech, świat odetchnie wreszcie z prawdziwą ulgą.

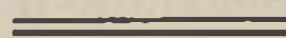
W przeciwnym razie pewnego dnia zbudzi się Europa wśród zgiełku wojennego, jakiego dotąd świat nie słyszał.

Polska nie zgodzi się nigdy na żadne ustępstwa w sprawie pomorskiej. I tak otrzymaliśmy mniej, jak się nam należało. Znaczne obszary ziem polskich pozostały jeszcze w szponach niemieckich, tembardziej więc bronić będziemy tego, co posiadamy. A jeśli, mimo wszystko, Niemcy odważą się najść terytorja polskie, wówczas zawrze walka nieubłagana, która skończyć się może dopiero wtedy, gdy sztandary polskie powieją nad Berlinem, lub gdy ostatni Polak zginie śmiercią walecznych w obronie honoru i całości Matki-Ojczyzny.

O, niech nie myślą ci, których słowa te dotyczą bezpośrednio, że są one czczym frazesem, obliczonym na wywarcie pewnego efektu. Nie, tak myśli i czuje każdy, w którym serce polskie bije, tak myśli i czuje Polska cała!

W zrozumieniu potrzeby stawienia czoła najeźdźcy, organizuje się społeczeństwo nasze. Zrzeszają się w potężnej, karnej organizacji rezerwiści i byli wojskowi, zawsze gotowi do walki o Polskę, zawsze czuli na każdy zew Ojczyzny i swego ukochanego Wodza, który Ją wywalczyć umiał i z pyłu nicości wznieść do potęgi.

Przyjdźcie i weźcie choć piędź ziemi polskiej, wy — którzy nie chcecie odróżnić własności cudzej od swojej. Zapomnieliście widocznie o roku 1410 — przyjdźcie, a przypomnimy wam... Twierdzą nam będzie każdy próg, tak nam dopomóż Bóg!



Gdyby każdy Obywatel Państwa Polskiego ofiarował na cele budowy floty tylko 1 zł miesięcznie, moglibyśmy się nie obawiać, że wróg nas powtórnie od morza odsunie.

W. Sailor.

Gdynia i jej znaczenie dla Państwa

Gdynia — ten cud nadmorski Polski odrodzonej, nie nadaremnie ściąga rok rocznie tysiące turystów z całego kraju i zagranicy: młody port polski jest sprawdzianem potęgi twórczej Narodu Polskiego, dowodem niezaprzeczalnym dążenia Polski do niezależności ekonomicznej, rozwoju floty i handlu morskiego pod ojczystą banderą, wskaźnikiem potężnego parcia ku morzu, straconemu ongiś dzięki niedocenianiu przez przodków naszych wartości morza w życiu państwa i społeczeństwa.

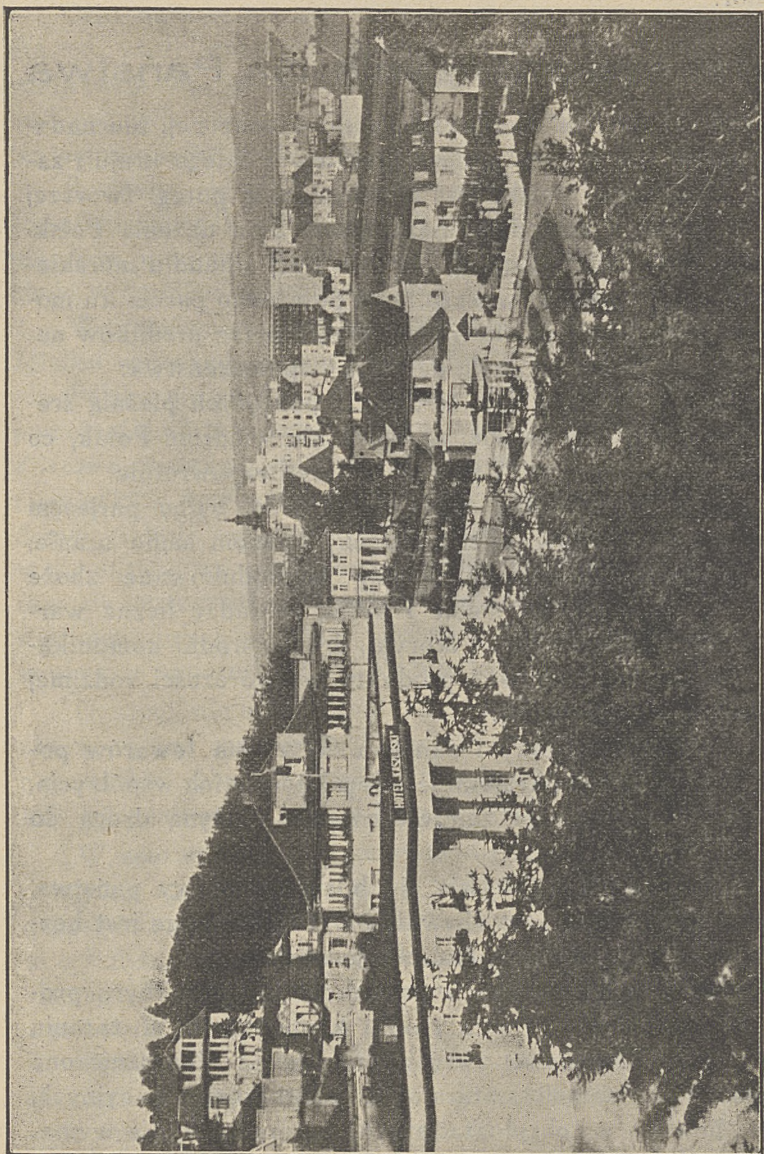
Niegdyś, w czasach zamierzchłych, pokrytych pleśnią średniowiecza, mogliśmy mówić, że może nie wiedzieć Polak, co to morze, gdy pilnie orze. Czasy te minęły bezpowrotnie.

Dziś ten, kto chciałby tylko pilnie orać, byłby parjasem wśród rodziny narodów. Nie wystarczy bowiem samo oranie, choćby najpilniejsze nawet. Należy wyprodukowane zboże sprzedać z korzyścią dla siebie i kraju, zakładać liczne warsztaty pracy, budować huty i fabryki, drogi i środki komunikacji — produkować i zbywać produkty wytwórczości rodzimej po cenie najkorzystniejszej.

Handel bogaci narody i państwa. Wymiana towarów pomiędzy poszczególnemi krajami jest regulatorem ich współżycia, wskaźnikiem wzajemnego zainteresowania, jedyną drogą do dobrobytu.

Im korzystniej przedstawia się bilans handlowy państwa, tem lepiej powodzi się jego obywatelom, tem mniejsze jest bezrobocie, większa zdolność płatnicza jednostek.

Jednem z najważniejszych warunków łatwego zbytu produkcji są dostateczne i tanie środki komunikacji. W zaraniu wieków narody handlowe zwróciły uwagę na nieograniczone możliwości eksploatacji naturalnych dróg komunikacyjnych, wiadomo bowiem, że eksploatacja dróg naturalnych, nie wymagających, jak drogi sztuczne, olbrzymiego nakładu kapitału na budowę i konserwację, kalkuluje się znacznie taniej. Stąd też pochodził dobrobyt starożytnych Fenicjan, średniowiecznej władczyni mórz Wenecji; stąd pochodzi dobrobyt współczesnych narodów morskich, pośród których młody naród polski kroczy jeszcze na szarym końcu.

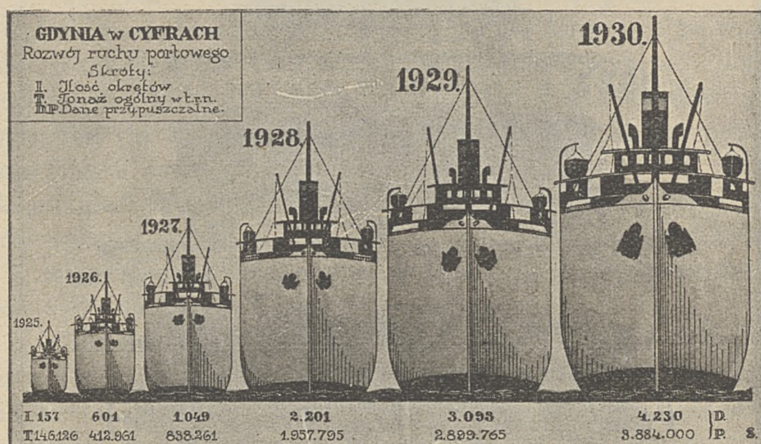


Gdynia — widok ogólny z Kamiennej Góry.

Przyszłość Polski zależy od Jej floty. Budujmy więc okręty, gdyż każdy nowy okręt polski jest nową cegiełką w fundamencie Polski Mocarstwowej.

Jeśli zrobimy przegląd wyników pracy polskiej na morzu — najważniejszym, a zarazem najbardziej niegdyś zaniedbanym odcinku naszych interesów państwowych, to, jakkolwiek stan obecny daleko jeszcze nie odpowiada realnym potrzebom trzydziestomiljonowego państwa, którego eksport morski tylko przez porty polskie wynosi około 12 miljonów ton rocznie — jednak z dumą powiedzieć możemy, że zrobiliśmy już bardzo wiele i że nasze wysiłki na morzu oddały Polsce kolosalne korzyści.

Realna i skuteczna praca nad wcieleniem w życie polskiej idei morskiej rozpoczęła się dość późno, gdyż dopiero w drugiej połowie roku 1926. Od tego też czasu datuje się świetny



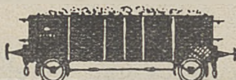
rozwój portu gdyńskiego, wzmożone tempo rozbudowy miasta, zapoczątkowanie narodowej floty handlowej. Jest to zasługa olbrzymia Rządu Marszałka Piłsudskiego, zwłaszcza zaś p. Ministra Przemysłu i Handlu, inż. E. Kwiatkowskiego.

Zanim damy pogląd na to, co zrobiliśmy dla ugruntowania naszego państwa na morzu i Pomorzu, nie od rzeczy będzie zastanowić się nad specjalnem znaczeniem zagadnień morskich dla nas, Polaków. Przedewszystkiem więc winniśmy pamiętać, że sprawa oddania Polsce Pomorza została przesądzona nie na podstawie naszych niezaprzeczalnych praw historycznych, etnograficznych i narodowościowych do ziemi Pomorskiej, lecz głównie na zasadzie potrzeb gospodarczych Państwa Polskiego.

GDYNIA w CYFRACH
obrót towarowy portu
Skróty:
I. import. E. eksport. T. tona.
DP. dane przypuszczalne.

1925

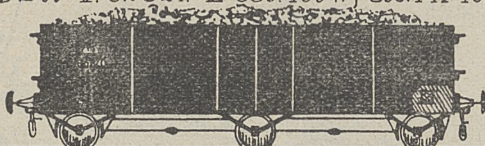

I. . . . . . 1.576 T. }
E. . . . . 50.142 T. } 51.718 Ton.



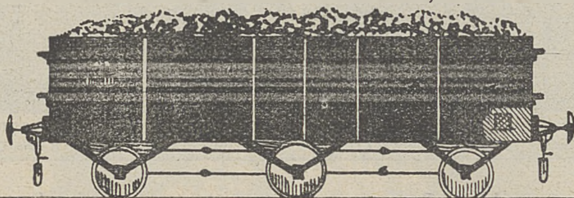
1926. I. 179 T. E. 414.005 T. } 414.184 Ton.



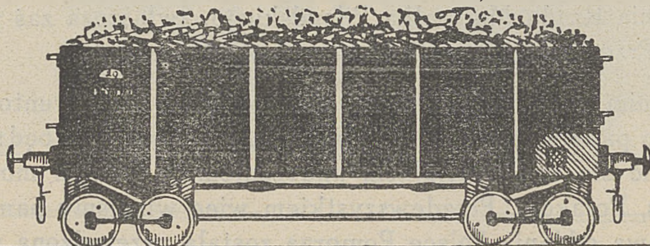
1927. I. 6.702 T. E. 889.439 T. } 896.141 Ton.



1928. I. 180.962 T. E. 1.765.058 T. } 1.946.020 Ton.



1929. I. 324.543 T. E. 2.494.245 T } 2.718.788 Ton.



1930. I. 525.000 T. E. 2.975.000 } 3.500.000 Ton. DP.

Nie łudźmy się, że było inaczej. Pozornie rządzą światem wielcy mężowie stanu, lecz władcą faktycznym świata jest wszechwładny business, który z reguły nie powoduje się uczuciem — chyba tylko w wypadkach wyjątkowych, kiedy na tem uczuciu można grubo zarobić.

Rozumieli to bardzo dobrze politycy niemieccy i, jakkolwiek do akcji rewizjonistycznej wplatali również momenty pseudo-historyczne, to jednak główny nacisk kładli na momenty gospodarcze. Zdenerwowanie Niemiec, pogróżki pod adresem Polski, fałszywe wiadomości o Gdyni, rozpuszczane przez propagandę niemiecką polegają przedewszystkiem na tem, że Polska przez gospodarcze wykorzystanie wybrzeża morskiego odebrała Niemcom wszystkie atuty, któremi posługiwali się dotychczas, zabiła nadzieję na możliwość rewizji granic.

Dziś nie można mówić o potrzebie rewizji granic ze względów gospodarczych, bowiem Polska na swem wybrzeżu wybudowała port, który już zdystansował największe niemieckie porty na Bałtyku — Królewiec i Szczecin, bowiem Polska posiada flotę handlową ogólnej pojemności 66 000 ton, bowiem Polska eksportuje i importuje przez swe porty 12 miljonów ton ładunków rocznie, podczas gdy obrót towarowy pomiędzy Rzeszą a Prusami Wschodniemi wynosi w tranzycie przez Pomorze polskie tylko półtora miljona ton rocznie.

Widzimy więc, że praca nasza nad rozbudową wybrzeża, portu i miasta Gdyni, nad tworzeniem ojczystej floty handlowej nie jest sentymentem, nie jest rozrzutnością, nie jest zabawką wreszcie, lecz koniecznością nieunikniona i dobrze opłacającym się interesem.

Jeśli zważymy, że dzięki Gdyni pozostają w kraju sumy wielomiljonowe, które musielibyśmy wydać zagranicę na przeładunek, składowanie i transport ładunków polskich, że liczne rzesze robotników polskich znajdują w porcie zatrudnienie, zmniejszając zastępy bezrobotnych, że okręty polskie, przewożąc ładunki i pasażerów, przyczyniają się w znacznej mierze do aktywizacji naszego bilansu handlowego — zrozumiemy, dlaczego Rząd dąży wszelkiemi siłami, aby Polska stała się jak najprędzej państwem naprawdę morskiem, dlaczego od chwili naszych postępów na morzu wzmocniło się nasze stanowisko nad Bałtykiem, dlaczego Gdynia stała się głośna nietylko w Europie, lecz na całej kuli ziemskiej.

ORJENTACYJNY PLAN PORTU I PÓŁNOCNEJ CZĘŚCI M. GDYNI

Objaśnienia znaków.

1. Dworzec kolejowy Gdynia 2. Magistrat i tymczasowo Starostwo 3. Budynek Przem.-Handl. (projekt) 4. Bank Rolny 5. Poczta i Telegr. 6. Bank Gospod. Krajowego 7. Bank Polski. 8. Państw. Przeds. Żegluga Polska 9. Obserwatorjum Morskie P.I.M. 10. Budowa Portu Gdynia. 11. Kolonja Rybacka. 12. Urząd Morski. 13. Urząd Rybacki 14. Wieża ciśnień. 15. Elektrownia Portowa 16. Polsko-Skandynawskie Tow. Transp. „Polskarob" 17. Hala rybackie 18. Kasyno. 19. Dom kuracyjny i hotel. 20. Szpital 21. Dom Marynarza 22. Szkoła powszechna i tymczasowo Gimnazjum 23. Łuszczarnia ryżu. 24. Olejarnia 25. Chłodnia 26. „Pantarei" 27. American Scantic Line 28. Warszawskie towarzystwo transportowe „Wartrans" 29. Hala portowa. 30. Stacja pilotów. 31. Kościół nowy czasowy 32. Sądownictwo Okręgowe. 33. Hotel Centralny 34. Hotel „Comfort" 35. Urząd Pośrednictwa Pracy. 36. Hotel pod dębem 37. Hotel Starowiejski. 38. Hotel Słupski 39. Państwowy Monop. Spir. i Tytoniowy 40. Kasa Chorych 41. Budynek urz. kolejowych. 42. Elektrownia „Gródek" 43. Budynek Oficerów Marynarki Wojennej.

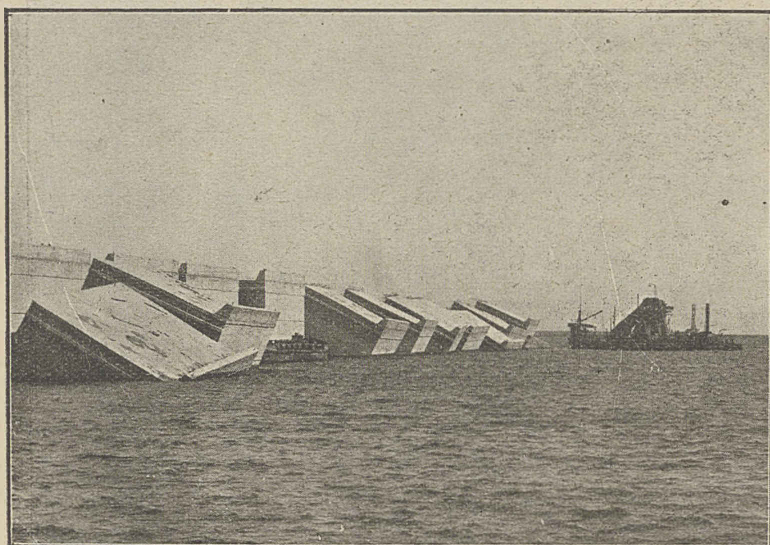
	Drogi i Szosy
	Koleje.
	Budynki i Kościoły.
	Mosty
	Latarnie Morskie
	Baseny w projekcie
	Trawniki i kwiaty.
	Elektrownie.
	Warstwice głębokości
	Drzewa

Dziś Polska przemawia do świata argumentami gospodarczemi, zrozumiałemi dla businessman'ów, dowiodła, że umie wykorzystać swój dostęp do morza, umie tworzyć i zwycięsko współzawodniczyć z innemi państwami nad wydźwignięciem Europy z powojennej anarchji gospodarczej.

Na rozbudowę Gdyni wydano ogółem 253 miljony złotych, z czego do roku 1926 tylko 3 miljony zł. oraz w okresie po roku 1926 do 1930 włącznie 250 miljonów.

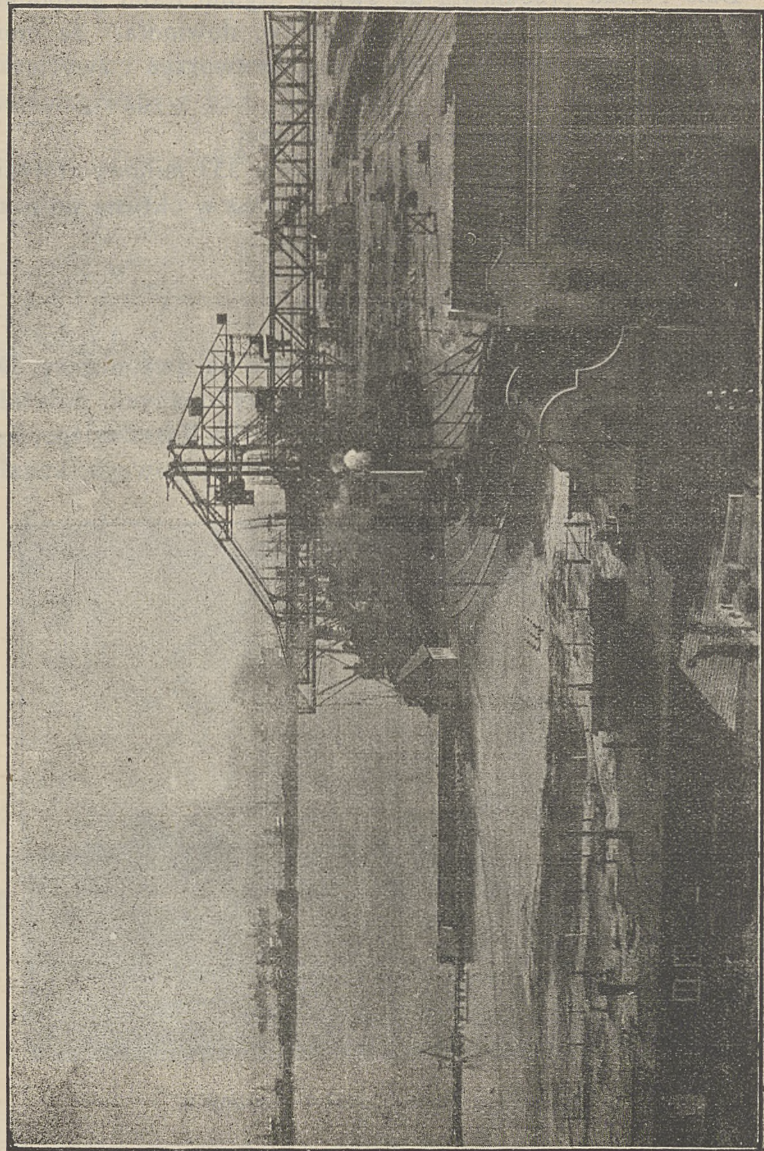
PORT GDYNIA.

Prace przy budowie portu podzielono na dwa okresy. Do prac okresu pierwszego, już całkowicie wykonanych, należała budowa awanportu, basenu imienia Marszałka Piłsudskiego, basenów węglowego i południowego, kanału wejściowego, kanału



Budowa portu w Gdyni — kesony.

portowego oraz części północnej basenu Prezydenta. Do prac, przewidzianych w okresie drugim, należy ukończenie basenu Prezydenta, budowa drugiego basenu wewnętrznego, w którym mieścić się będzie strefa wolnocłowa, budowa kanału Przemysłowego, przejazdu pod torami w przedłużeniu ulicy Portowej, budowa dróg i fundamentów pod dźwigi portowe.



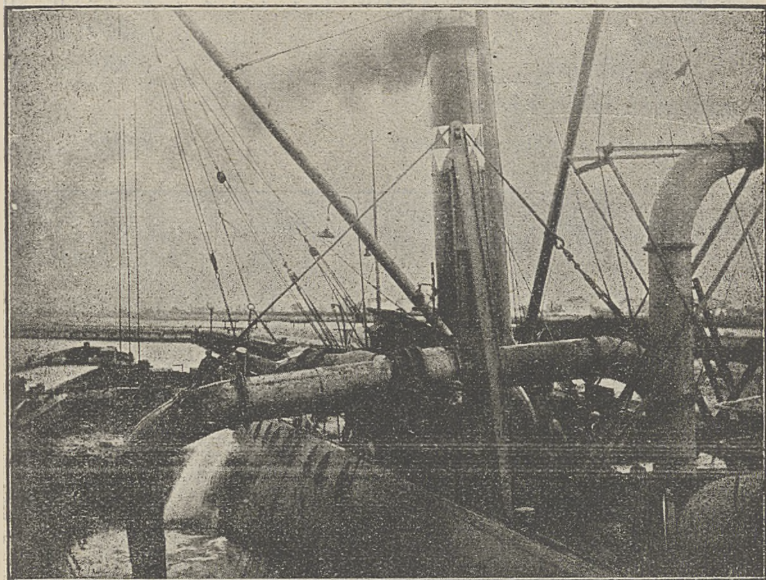
Gdynia — molo węglowe.

Zapomnijmy o przysłowiu: „Może nie wiedzieć Polak, co morze, gdy pilnie orze", bowiem zostalibyśmy murzynami północy, którzy pracą swoją dorabiają obce, częstokroć wrogie, narody.

Prace drugiego okresu, rozpoczęte na wiosnę r. 1930, mają być ukończone w roku 1934.

Długość nabrzeży, wykonanych w okresie pierwszym, wynosi 7.406 m. b. Po ukończeniu prac okresu drugiego łączna długość nabrzeży wynosić będzie 10.652 m. b.

Powierzchnia wodna portu obejmuje ogółem 207 hektarów: awanport wraz z basenem węglowym 108 ha, basen Marszałka Piłsudskiego 26, basen południowy 22, basen północny 9 oraz kanał portowy i przemysłowy 42 ha. Po wykończeniu prac okresu drugiego, powierzchnia wodna portu wyniesie 240 ha.



Gdynia — pogłębianie dna za pomocą dragi.

W porcie znajdują się następujące magazyny do składowania towarów:

Przy nabrzeżu Pilotowem:

Państwowy magazyn Nr. 1, o powierzchni . 4.000 m. kw.

Przy nabrzeżu Rotterdamskiem:

Państwowy magazyn Nr. 2 . . . . 7.500 „ „

Przy nabrzeżu Polskiem:

Państwowy magazyn Nr. 3 . . . . 6.000 „ „

oraz piwnic . . . . 500 m. kw.

Państwowy magazyn Nr. 4 oddany do użytku American Scantic Line w Polsce, o powierzchni . . . . 2.800 " "

Chłodnia, obliczona na 700 wagonów artykułów żywnościowych . . . . 10.000 " "

Magazyn Warszawskiego Tow. Transportowego . . . . 1.250 " "

Magazyn Towarzystwa „Warta" . . . . . 1.500 " "

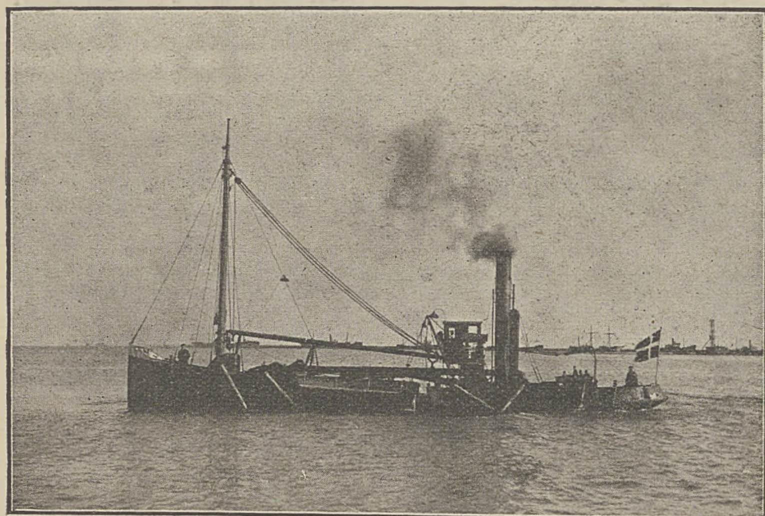
Magazyn Towarzystwa „Pantarei" . . . . . 5.000 " "

drugi . . . . 360 " "

oraz piwnic . . . . 360 " "

Przy nabrzeżu Indyjskiem:

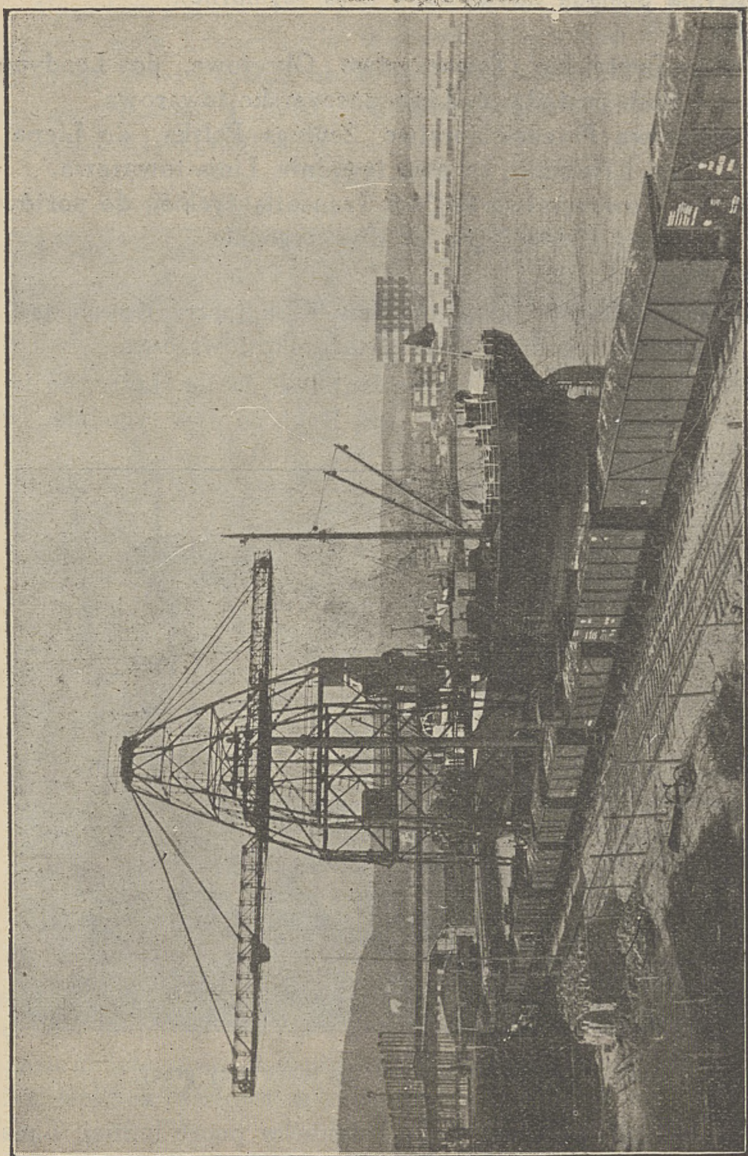
Magazyny Łuszczarni Ryżu . . . . 8.400 " "



Gdynia — jedna z drag ssących.

Pozatem jesienią r. 1930 wykończono magazyny Olejarni Gdyńskiej. Budowa magazynów Państwowego Monopolu Tytoniowego oraz Banku Cukrownictwa jest już na ukończeniu.

Rozwój ruchu portowego oraz obrotu towarowego portu ilustrują załączone wykresy statystyczne.



Gdynia — dźwig pływający do przeładunku węgla.

Niemiecka flota wojenna składa się ze 115 jednostek 207.000 t., nasza zaś z 12 jednostek, wyporności 4.600 t. Zadanie floty niemieckiej polega na zaatakowaniu wybrzeża polskiego. A czy nasza flota jest odpowiednio silna, by Niemcom stawić opór? Nie można armat zdobywać kijem. Budujmy więc flotę, która mogłaby zabezpieczyć Polskę przed napadem wroga.

Gdynia posiada następujące linje regularne:

Polskie:

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, do Londynu i Hull, co tydzień. Linja pasażersko-towarowa.

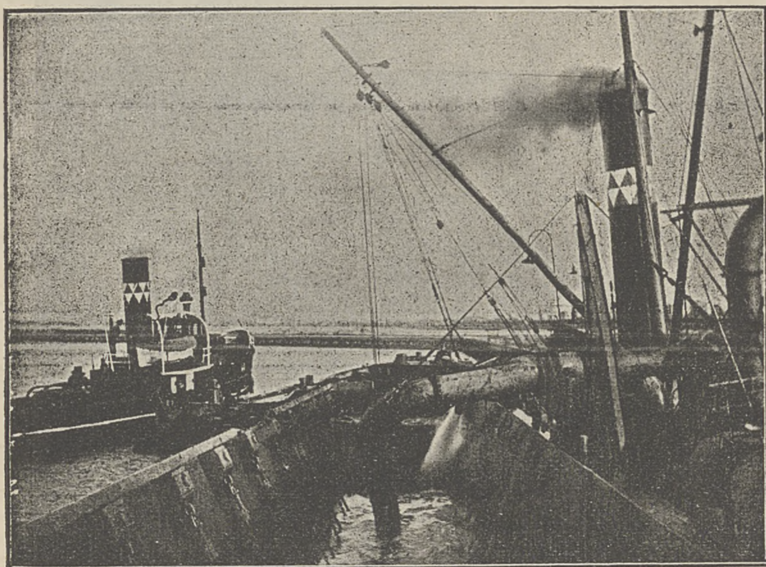
Państwowe Przedsiębiorstwo Żegluga Polska, do Liepai, Rygi i Helsinki, co dwa tygodnie. Linja towarowa.

Polskie Towarzystwo Żeglugi Transatlantyckiej, do portów Halifax i New-York, co dwa tygodnie.

Zagraniczne:

American Scantic Line, do New-York (przez Kopenhagę), co dwa tygodnie. Linja pasażersko-towarowa.

Compagnie Gènerale Transatlantique, do Le Havre, co tydzień, do Kłajpedy, Liepai, Rygi, co dwa tygodnie. Do



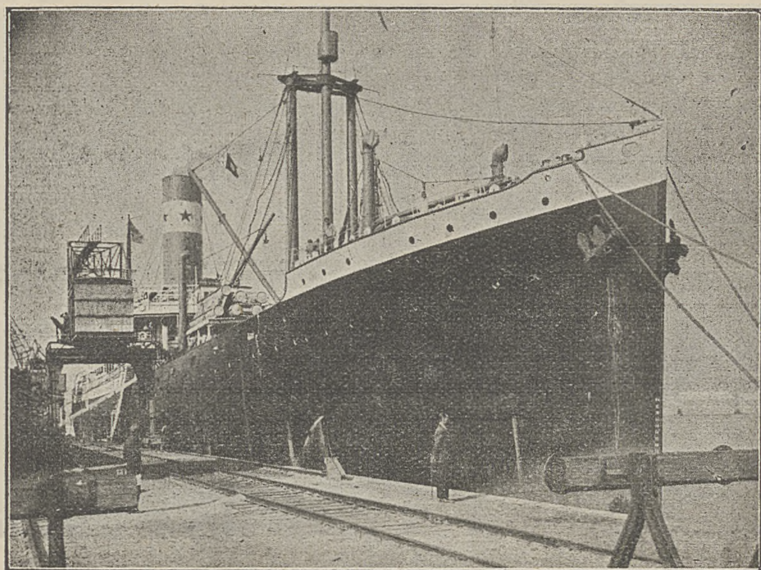
Budowa portu w Gdyni — draga ssąca przy pracy.

Leningradu co miesiąc, jedynie w porze letniej. Linja pasażersko-towarowa.

Chargeurs Reunis, przez Le Havre do Rio de Janeiro, Santos i Buenos-Aires, co sześć tygodni. Linja pasażersko-towarowa.

Det Forenede Dampskibselkab, do Kopenhagi i Bordeaux, co dwa tygodnie. Linja pasażersko-towarowa.

Poza tem Państwowe Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" utrzymuje stałą komunikację towarową z portami Śródziemnomorskimi, która posiada cechy linji regularnej. Okręty Towarzystwa „Niemen" i „Wisła", po 5020 ton DW każdy, zawijają do portów Afryki północnej.



s/s „Krakus", kursujący na linji Gdynia — Ameryka Południowa.

MIASTO GDYNIA.

Teren rozbudowy miasta Gdyni obejmuje obszary dawnych gmin Gdyni, Oksywia, Chylonji oraz obszaru dworskiego Kamienna Góra. W przyszłości przewiduje się włączenie do obszaru miasta również Redłowa, Witomina, Obłuża, Małego Kacka, Kolibek i Orłowa, znajdujących się w sferze wpływów miasta Gdyni. Obszar miasta wynosić wówczas będzie przeszło sześć tysięcy hektarów.

Pomimo ożywionego ruchu budowlanego, daje się stale odczuwać brak mieszkań, zwłaszcza niezbyt drogich mieszkań robotniczych. W roku 1930, z powodu likwidacji tak zwanej „Dzielnicy Chińskiej", składającej się z baraków i budek, pobudowanych na terenach portowych przez robotników, dziesiąt-

kom rodzin robotniczych groziła katastrofa utraty dachu nad głową. Dopiero dzięki energicznym staraniom p. Starosty Grodzkiego pułkownika M. Pożerskiego, wszystkim wysiedlonym z „Dzielnicy Chińskiej“ nadano na własność działki budowlane w Witominie, na których, przy pomocy Starostwa Grodzkiego, pobudowali domki mieszkalne.



Starosta Grodzki w Gdyni, płk. dypl. Mieczysław Pożerski.

Fundusze inwestycyjne miasto czerpie z budżetu Państwa oraz, za poręką rządową, korzysta z sum kredytowych Banku Gospodarstwa Krajowego. Prywatny ruch budowlany korzysta wyłącznie z kredytów budowlanych Banku Gospodarstwa Krajowego. Pomoc kredytowa Banku została ustalona dla gminy, spółdzielni i instytucyj społecznych do wysokości 90% kosztorysu budowy oraz dla osób prywatnych do wysokości 80%. Wszelkie nowe budowle są zwolnione od państwowych podatków od nieruchomości na przeciąg lat dwudziestu pięciu.

Ilość domów, zbudowanych w Gdyni od roku 1921, wykazuje załączony wykres statystyczny.

Jeszcze do wiosny r. 1930 Gdynia bardzo mało była podobna do miasta. Dopiero rok 1930 zaznaczył się olbrzymim postępem w pracach inwestycyjnych miasta. Wybudowano wodo-

ciągi i kanalizację, wykończono ulice śródmieścia, założono chodniki, których w roku poprzednim w Gdyni wogóle nie było, skwery, trawniki. Poza tem buduje się blok mieszkalny kolonji robotniczej kosztem 2,555,000 zł.

Program inwestycyj budowlanych miasta w okresie 1930-1933 r. obejmuje budowę dwóch szkół powszechnych 7-mio klasowych, gmachu gimnazjum, ochronki, domu dla starców i kalek, szpitala powszechnego na 300 łóżek, hal targowych, łaźni miejskiej, na Grabowie, rzeźni miejskiej, ratusza i domu ludowego.



Gdynia — gmachy Urzędu Pocztowego i Banku Gospodarstwa Krajowego.

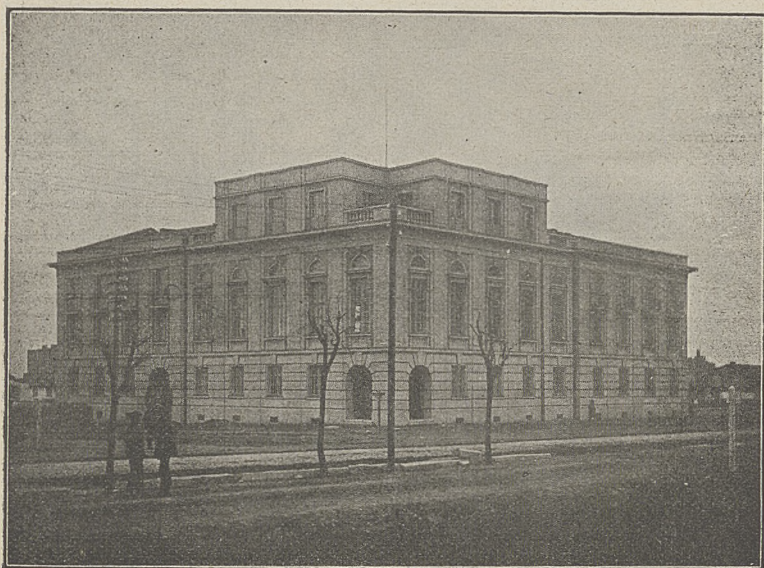
Miasto Gdynia posiada następujące przedsiębiorstwa: Komunalna Kasa Oszczędności, Miejskie Towarzystwo Komunikacyjne, Sp. z o. o., Miejskie Zakłady Elektryczne, Zakład Oczyszczania Miasta oraz Miejskie Zakłady Wodociągów i Kanalizacji. Oprócz tego miasto posiada udział w Chłodni portowej w Gdyni w wysokości 100,000 zł. Projektuje się również budowę rzeźni eksportowej oraz gazowni miejskiej.

Koncesję na budowę i eksploatację gazowni miejskiej otrzymała od miasta Spółka Akcyjna „Gazolina", która przy-

stąpić ma do budowy najpóźniej do trzech miesięcy od daty przydzielenia przez miasto terenu na budowę i dalszą rozbudowę gazowni, obejmującego 20,000 m. kw. Teren ten ma się znajdować w pobliżu torów kolejowych.

Chcielibyśmy jeszcze podać kilka szczegółów, które mogą zainteresować kupców i przemysłowców, mających zamiar osiedlić się w Gdyni.

Rada Ministrów jest upoważniona do zwalniania wszelkich przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych z siedzibą w Gdyni od państwowego podatku przemysłowego oraz pań-



Gdynia — Bank Polski.

stwowych opłat aljenacyjnych, związanych ze zmianą tytułu własności nieruchomości — na przeciąg lat piętnastu. Poza tem Rada Ministrów może zwolnić spółki handlowe i przemysłowe, mające siedzibę prawną w Gdyni, do roku 1935 włącznie od wszelkich opłat i podatków państwowych, związanych z założeniem przedsiębiorstwa oraz do roku 1945 włącznie od wszelkich opłat na rzecz państwa, związanych z powiekszeniem kapitału zakładowego.

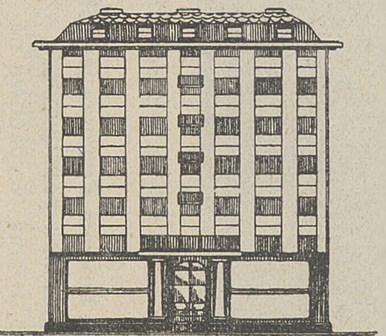
* * *

JAK BUDUJE SIĘ GDYNIĘ



1920.

1921 ...... 10 will ...... 1 rodzinnych
1922 ...... 10 — " — ...... 1 — " —
1923 ...... 26 — " — ...... 1 — " —
1924 r. ...... 18 domow 72 ...... pok.
1925 ...... 15 — " — ...... 120 — " —
1926 ...... 48 — " — ...... 421 — " —
1927 ...... 89 — " — ...... 1246 — " —
1928 ...... 93 — " — ...... 1900 — " —
1929 ...... 115 — " — ...... 2260 — " —



1930.

JAK WZRASTA LUDNOŚĆ m. GDYNI.

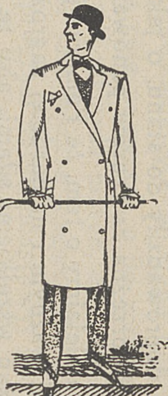
1920 ... około ... 700 mieszk.
1925 ... — " — 5000 — " —
1930 ... — " — 40000 — " —



1920.



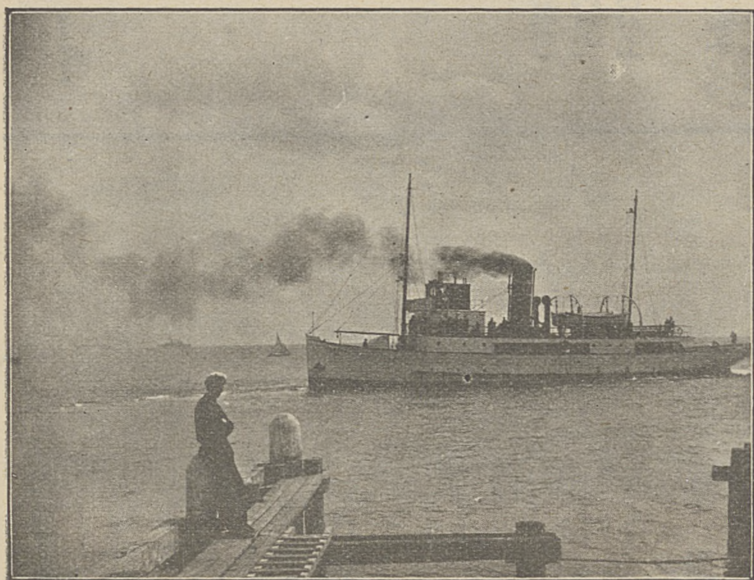
1925.



1930.

Z ufnością patrzymy w przyszłość. Wierzymy, że stała linja naszej polityki morskiej i zdecydowana wola Rządu, która wytknęła przed Gdynią drogę szeroką, w przyszłość promienną, doprowadzą Gdynię i nasze wybrzeże morskie do rozkwitu, jak już doprowadziły do stanu, o jakiem marzyć nie mogła ludność nadbrzeżna za czasów panowania zaborców.

Pamiętajmy o tem, że Pomorze jest dla nas odcinkiem najbardziej ważnym i najbardziej zagrożonym przez wroga. Musimy dążyć wszelkiemi siłami, aby tę połać prastarą Rzeczypospolitej jak najmocniej związać z Macierzą, musimy dbać o nią, wyczuwać jej niedole, naprawiać zło. Żadna ofiara, żadne poświęcenie z naszej strony nie jest zawielkie, jeśli chodzi o Po-



Gdynia — widok z pomostu pasażerskiego.

morze, bowiem Pomorze jest płucami Polski, przez które płynie do organizmu państwowego ożywczy strumień powietrza morskiego, bramą wypadową na świat szeroki naszego handlu i przemysłu, jedyną gwarancją normalnego rozwoju państwa, jego potęgi i niezawisłości.

Niech hasłem naszem będzie „wszystko dla Pomorza", jak hasłem Pomorza być winno „wszystko dla Polski".

Nie mamy prawa zapominać o tem, że Niemcy rok rocznie rzucają sumy olbrzymie na podtrzymanie niemczyzny na Pomorzu, na umocnienie gospodarcze swych prowincyj wschodnich, sąsiadujących z Pomorzem, na germanizowanie ludności polskiej Prus Wschodnich i Pomorza niemieckiego. W ciągu kilku lat ostatnich wydatki Niemiec na cele powyższe, o ile zostały ujawnione, przekroczyły kwotę pół miljarda marek, czyli przeszło miljarda złotych. Lecz nie na tem jeszcze koniec. Uchwalono tak zwany „Sofortprogram" (program natychmiastowy) pomocy dla dzielnic wschodnich, sąsiadujących z Polską. Nowe miljony popłyną szerokim strumieniem, zasilając życie gospodarcze tych dzielnic.

Musimy bronić Pomorza przed niebezpieczeństwem niemieckiem. Pierwsze kroki, na wniosek p. Wojewody Pomorskiego Lamota, już poczyniono. Niebawem, prawdopodobnie, rozpocznie się dalsza akcja. Nie wyczerpuje to jednak wszelkich możliwości, prowadzących do rozbudowy Gdyni i wzmożenia tempa życia gospodarczego na Pomorzu.

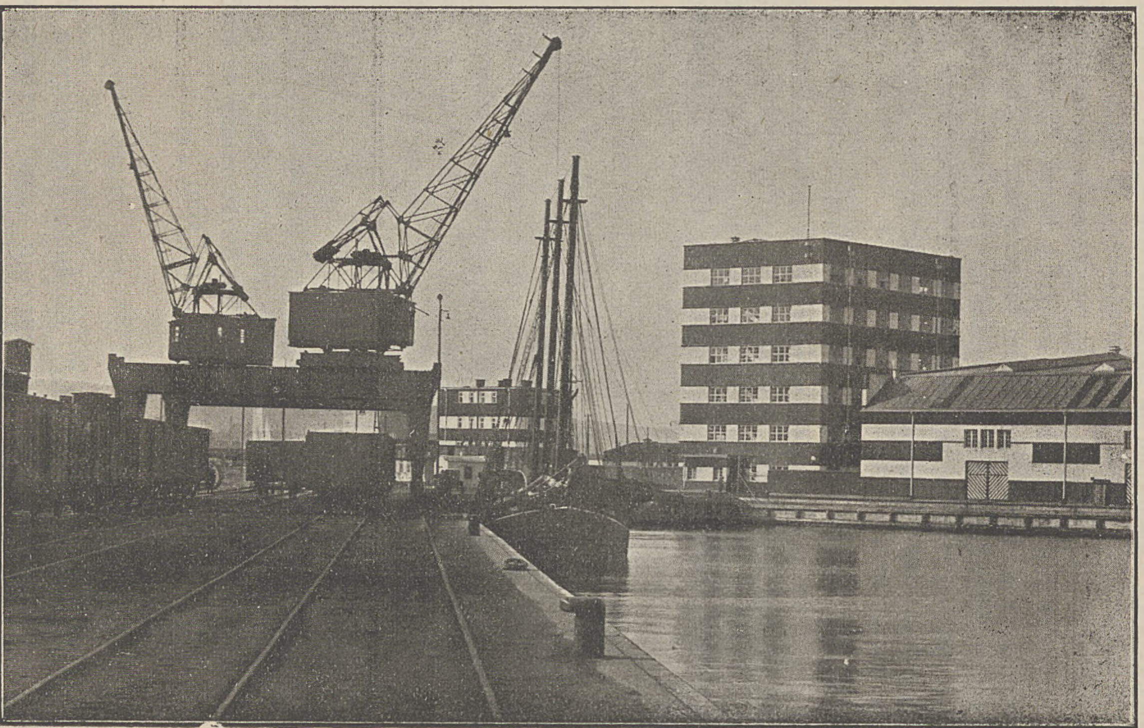
Winniśmy dążyć do tego, aby ani jedna tona ładunku polskiego nie wędrowała przez porty niemieckie. W ten sposób przyczynimy się do rozwoju portu naszego oraz odbierzemy zarobek wrogowi. Winniśmy ominąć pośrednictwo Hamburga i Bremy w zaopatrywaniu naszego rynku towarów kolonjalnych, skierować przez Gdynię transporty bawełny dla naszego przemysłu włókienniczego, założyć w Gdyni przędzalnię bawełny, która mogłaby pokryć zapotrzebowanie na przędzę zagraniczną i t. d.

Z nieubłaganą konsekwencją dążyć musimy po linji realizacji naszych zamierzeń i planów, mających na celu potęgę Rzeczypospolitej i dobro Jej obywateli. Świat należy do silnych i wytrwałych — bądźmy więc wytrwali i silni.



„Za banderą kroczy handel". Rozbudowując ojczystą flotę handlową, przyczynimy się do rozwoju naszej wytwórczości i aktywizacji naszego bilansu handlowego.

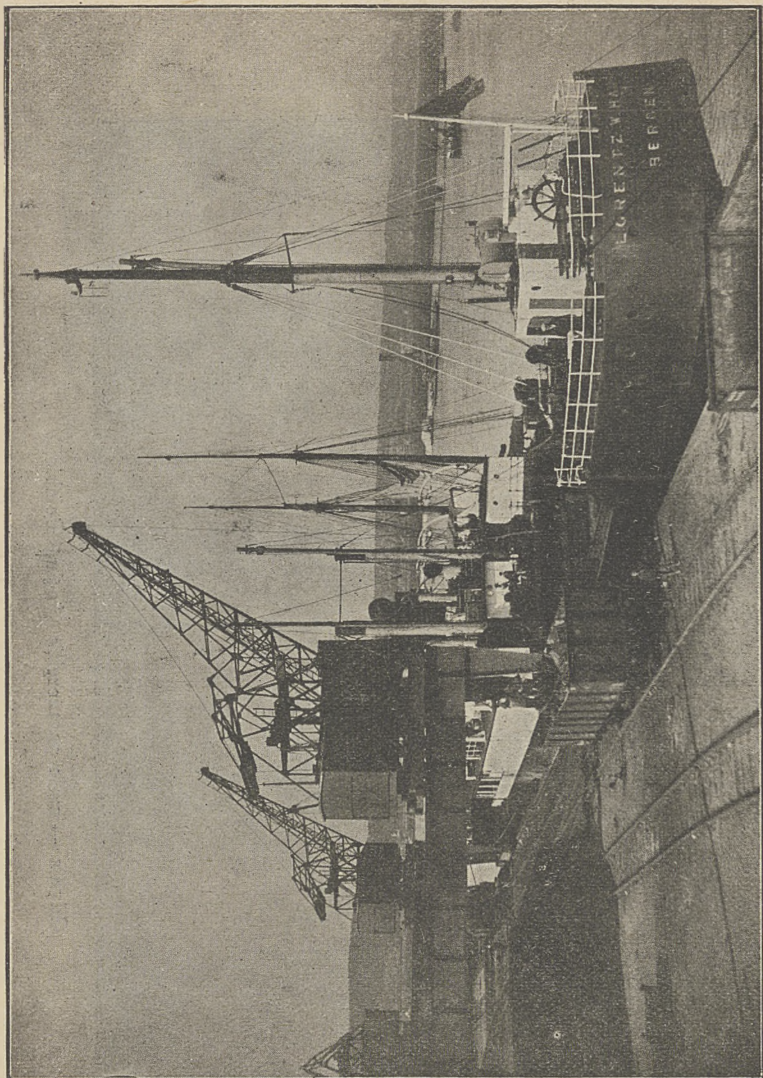
My chcemy i musimy wiedzieć, czem jest morze, gdyż nie mamy zamiaru z pracy naszej korzystać połowicznie.



Gdynia — Łuszczarnia Ryżu.

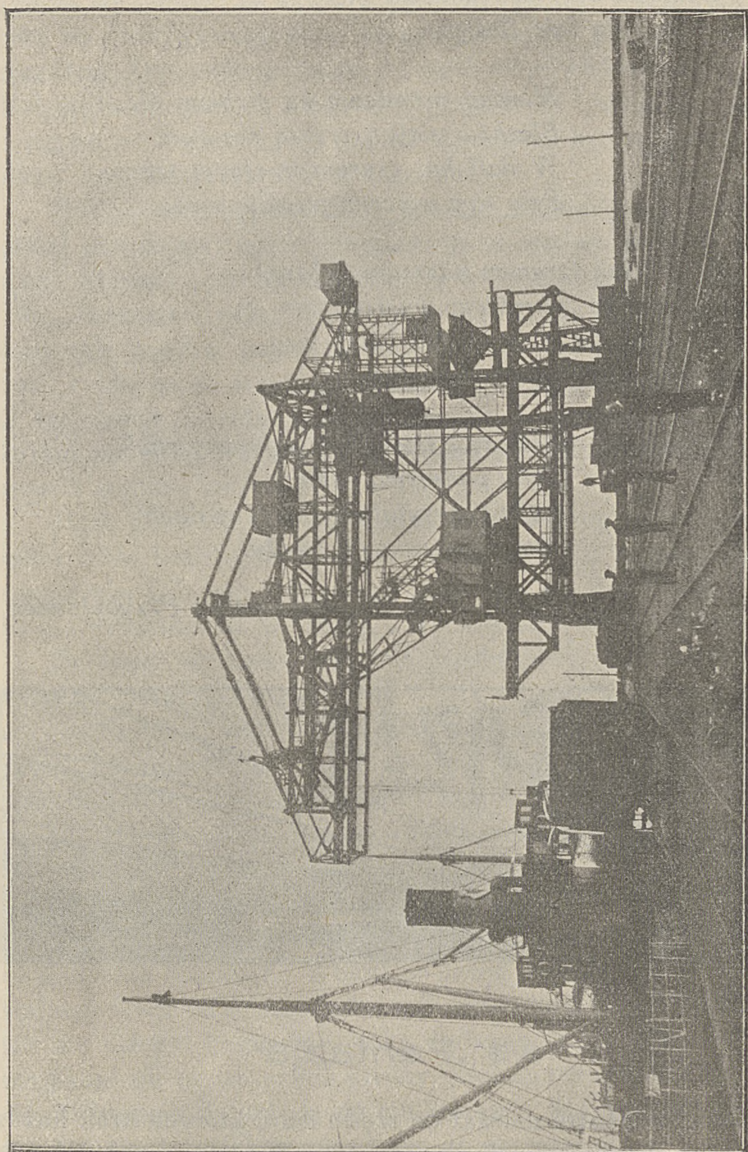


Gdynia — molo pasażerskie „Żeglugi Polskiej".



Gdynia — fragment portu.

Wybrzeże morskie jest drzwiami Polski, prowadzącemi na świat szeroki, flota wojenna zamkiem, zamykającym te drzwi. Obowiązkiem naszym jest dbać o to, aby zamek ten był odpowiednio silny, w przeciwnym bowiem razie grozi nam włamanie. Nie żałujmy grosza na budowę floty, nie upodabniajmy się do skąpca, który żałuje pieniędzy na zamek do drzwi, chroniących skarby jego przed złodziejami.



Gdynia — wywrotnica wagonowa do przeładunku węgla.

Śpiew fali.

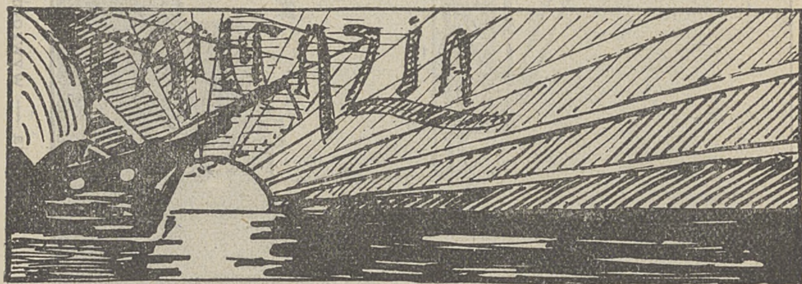
Morze zaległa wiosenna noc
Roje gwiazd błyszczą, bez liku.
Wiatrów burzliwa umilkła moc.
Cicho śnią fale Bałtyku.

Miesiąc promienie ku głębiom śle,
Blasków swych srebro rozlewa.
W dali ląd czarem upojnym tchnie,
Fala swą wieczną pieśń śpiewa:

Wód mych taranem uderzam w brzeg —
Ziarnko za ziarnkiem wykruszam.
Wracam ku głębi — Na nowy bieg
Trudu nie znając, wyruszam.

Niszczę i tworzę . Bezkresny ruch
Lądy podmywa i skały.
Na bój wysyła mój twórczy duch
Pianą okryte wód zwały.

1930 r. *Mieczysław Przybyłowicz.*



W. SKUP.

s/s „Fantazja“

Kurt Pechvogel należał do rzędu istot, których krok każdy jest zgóry skazany na niepowodzenie. Życie jego składało się z samych zawodów, pośród których brakło jednego, mianowicie takiego, który daje jakotaką możność egzystencji.

Był zawodowym bezrobotnym. W ciągu swego niedługiego jeszcze życia zmieniał ze trzy tuziny najrozmaitszych posad, lecz nigdzie nie pracował tak długo, aby mógł się czegoś nauczyć. Zdarza się jednak, że nawet najbardziej pechowy człowiek spotyka na drodze swego życia blady, jak słońce jesienne, uśmiech szczęścia. Zapomina wówczas o swych niepowodzeniach, o gorzkich doświadczeniach niedawnej przeszłości i snuje sny śmiałe o przyszłości promiennej, pijany drobnym, błyskotliwym i — jakże nietrwałym okruchem szczęścia.

Przypadek i ogłoszenie w gazecie zrządziły, że Pechvogel został przedstawicielem wielkiego towarzystwa ubezpieczeniowego, którego centrala mieściła się w Hamburgu. Dumny z tytułu „Przedstawiciela Generalnego na Wolne Miasto Gdańsk" dnie całe spędzał na sortowaniu druków, nadesłanych z centrali, studjowaniu przepisów i budowaniu planów na przyszłość. O asekuracji nie miał żadnego pojęcia, tembardziej zaś o asekuracji morskiej, o którą głównie chodziło. Na wszystko jednak sposób znaleźć można.

Hans Schlauer, przyjaciel szkolny Pechvogla, pracował od kilku lat w branży ubezpieczeń morskich i był najzdolniejszym agentem w Gdańsku. Do niego więc udał się Pechvogel z prośbą o wprowadzenie w zawiłe arkana wiedzy ubezpieczeniowej.

Schlauer wysłuchał uważnie prośby przyjaciela i, po chwili namysłu, przyrzekł swą pomoc.

— Najlepiej będzie, jeśli się zapoznasz praktycznie, jak się „robi" ubezpieczenia. Mam świetny pomysł. Przyjdź wieczorem do hotelu „Pod Głodnym Rekinem", gdzie, jak ci wiadomo roi się zawsze od kapitanów znajdujących się w porcie okrętów, przynieś polisy, to coś wykombinujemy.

Wieczorem, punktualnie o oznaczonej godzinie, Pechvogel stanął przed drzwiami hotelu „Pod Głodnym Rekinem". Wkrótce nadszedł Schlauer. Weszli do jasno oświetlonej, rozbrzmiewającej dźwiękami jazzbandu, sali restauracyjnej, po której uwijali się usłużni kelnerzy i kilka żądnych tańca par. Schlauer rozglądał się na wszystkie strony, szukając kogoś w tłumie gości. Wreszcie zbliżył się do stolika, przy którym siedział starszy jegomość, podobny z wyglądu do marynarza.

— Dobry wieczór, kapitanie! Pozwoli pan, że przedstawię swego starego przyjaciela, przedstawiciela znanego towarzystwa ubezpieczeń „Oceanja".

— Hm, bardzo mi przyjemnie, — rzekł kapitan, ściskając dłoń Pechvogla, — może nawet, korzystając z okazji, zrobię z panem interes!

— Kłaniaj się, dziękuj, — szepnął Schlauer, trącając nieznacznie Pechvogla.

Pechvogel zgiął się w głębokim ukłonie, zrobił przyjemny wyraz twarzy i wymamrotał słów kilka, które miały być wyrazem jego wdzięczności. Nie wiedząc, jak się ma zachować i co robić, aby zadowolnić klienta, przestępywał z nogi na nogę, posyłając koledze błagalne spojrzenia.

— Przedewszystkiem każ podać wina, gdyż na sucho nie pójdzie ci żaden interes, — radził Schlauer, korzystając z tego, że kapitan był narazie zajęty obserwowaniem tańczących, — następnie, przygotuj polisę, którą wypełnisz pod dyktando kapitana, przedewszystkiem jednak — siadaj.

Pechvogel skinął na kelnera i po chwili na stole zjawiła się butelka wina i szklanki. Kapitan przestał obserwować tańce, zwracając swe zainteresowanie w stronę butelki. Po pierwszej szklaneczce Schlauer nieznacznie skierował rozmowę na temat „interesu", o którym kapitan wspominał.

— Chodzi o ubezpieczenie mego okrętu, — wyjaśnił kapitan, — może zaczniemy, mój panie, hę?

Pechvogel tylko na to czekał. Rozłożył polisę, przygotował „wieczne" pióro i głosem drżącym rozpoczął odczytywanie poszczególnych punktów polisy.

— Nazwa okrętu?

— S/S „Fantazja".

— Co za niezwykła nazwa, — zauważył Pechvogel.

— Bo i okręt nie należy do rzędy przeciętnych, — odparł kapitan.

— Właściciel?

— Towarzystwo Eksploatacji Kolonij Morskich.

— Morskich, czy zamorskich, panie kapitanie? — spytał Pechvogel.

— Zdaje mi się, że mówię dość wyraźnie, mój panie!

Ton głosu jak również stalowy błysk oczu, towarzyszący tym słowom, podziałały na Pechvogla, jak uderzenie obuchem. Jednem nieostrożnem pytaniem zraził klijenta. O, cóżby dał za to, aby go udobruchać, aby zapomniał o tem nieszczęsnem

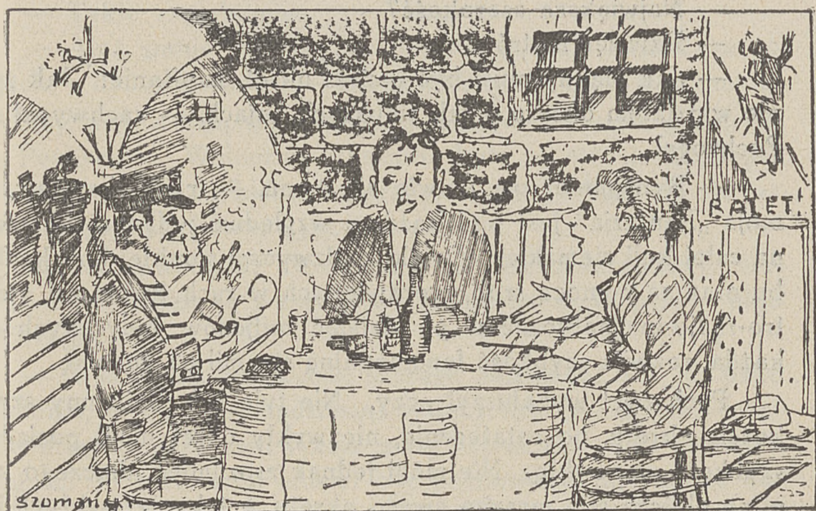
zdaniu, które Pechvogel wypowiedział — zresztą w dobrej myśli, nie przypuszczając, że kapitan będzie się czuł tem dotknięty! Przymknął powieki, bojąc się spotkać z piorunującym wzrokiem kapitana.

Na szczęście Schlauer pośpieszył przyjacielowi z pomocą.

— Pechvogel nie drażnij kapitana, bo nic nie wskórasz, — szepnął, — postaw butelczynę, może się udobrucha.

Pechvogel czuł, że jakiś ciężar ogromny, który zdawał się przytłaczać całą jego niepozorną osobę, znika bez śladu. Otworzył oczy. Przywołał kelnera i wydał polecenie. Odważył się nawet wszcząć rozmowę z kapitanem.

— Sądzę, że pan kapitan nie odmówi mi przyjemności i wypije z nami po szklaneczce?



Sądzę, że pan kapitan nie odmówi mi przyjemności...

— Owszem, owszem, nie mam nic przeciw temu. Wszak pan wie, że my, marynarze, pijemy wino, jak wodę!

Głos kapitana niczem nie przypominał gniewu. Wiadomość o butelce sprawiła, że był miękki, czuły prawie. Oczy zaś — te same oczy, które przed chwilą rzucały pioruny w stronę biednego Pechvogla, były ciche, ciepłe i połyskujące, jak powierzchnia morza w spokojną, bezwietrzną noc letnią.

Po opróżnieniu drugiej butelki interes poszedł, jak po maśle. Kapitan rozjaśnił oblicze i z wyrozumiałością starego wilka morskiego odpowiadał na pytania Pechvogla.

— Pojemność okrętu? — czytał Pechvogel.

— Siedemdziesiąt tysięcy ton.

— Co za olbrzym! — wykrzyknął Pechvogel, patrząc na kapitana z takim podziwem, jak gdyby owe siedemdziesiąt tysięcy ton pojemności liczyła osoba kapitana.

Kapitan zaciągnął się dymem papierosa, chrząknął, spojrzał znacząco na próżną butelkę i odparł z godnością:

— O tak, mój panie, „Fantazja" jest nie byle kolosem. Największy, jak dotychczas, okręt na świecie.

Pechvogel pokiwał ze zdziwieniem głową.

— Długość okrętu?

— Dwieście pięćdziesiąt metrów.

— Największa szerokość?

— Dziesięć metrów.

— Jak piękny musi być pański okręt, kapitanie! Jak żyję nie widziałem okrętu o tak smukłych linjach, — zachwycał się Pechvogel.

— Bynajmniej nie dziwię się temu, — rzekł kapitan, — moja „Fantazja" jest pod każdym względem jedynym okrętem na całej kuli ziemskiej. Dzięki nadzwyczaj smukłej linji kadłubu oraz za pomocą śrub, wprawianych w ruch turbinami elektro-radjo-magnetycznemi po dzisięć miljonów indycznych sił każda, rozwija szybkość fenomenalną stu mil na godzinę.

Pechvogel wybałuszył oczy. Nie tyle był zdziwiony szybkością okrętu, bo ostatecznie, niezwykły okręt mógł posiadać szybkość niezwykłą. Nie mógł jednak zrozumieć, dlaczego kapitan oblicza siłę maszyn swego okrętu w tak niezwykłych jednostkach miary. Słyszał coś niecoś o maszynach i motorach, lecz zawsze, jeśli chodziło o siłę maszyn, mówiono o siłach końskich. O jakichś tam siłach indyczych słyszał po raz pierwszy. Nie chciał pytać kapitana o wyjaśnienie, nie chcąc narażać się na śmieszność. Wreszcie, może siłę tych turbin elektro-radjo-magnetycznych naprawdę oblicza się na siły indycze? Kto to może wiedzieć. Marynarze, jeśli rozmowa wkracza na tory, dotyczące ich zawodu, zwykli wyrażać się niezrozumiałym jakimś językiem, chcąc widocznie imponować ludziom lądowym swą nad-

zwyczajną wiedzą morską! Może właśnie w ich języku siła indycza ma jakieś znaczenie specjalne?

Rozmyślania Pechvogla na temat terminologji morskiej i sił indyczych trwałyby z pewnością znacznie dłużej, gdyby przyjaciel jego nie zwrócił na to uwagi, nalegając na pośpiech w wypełnieniu polisy. Następna rubryka poświęcona była zagłębieniu okrętu.

— Osiemdziesiąt metrów, — brzmiała odpowiedź kapitana.

Tego nawet dla Pechvogla było za wiele. Zaczął podejrzewać, że kapitan wraz z jego przyjacielem grają jakąś komedję. Odłożył wieczne pióro, patrząc na kapitana takim wzrokiem, jakim patrzy na kata skazaniec w ostatniej chwili przed straceniem.

— Dlaczego pan nie pisze?—spytał ze zdziwieniem kapitan.

— To niemożliwe, — wykrztusił Pechvogel.

— Co jest niemożliwe?

— Takie zagłębienie.

— Ależ, panie! Widzę, że pan nie posiada najmniejszego pojęcia o budowie okętu! — krzyknął kapitan z obrażoną miną.

Pewność, z jaką wypowiedział te słowa, rozsiała podejrzenia Pechvogla. Widocznie słuszność była po stronie kapitana. Trudno, jeśli kto się bierze do pracy, o której właściwie nie ma żadnego pojęcia, frycowe płacić musi.

Skinął na kelnera. Nowa butelka wina zrobiła swoje. Kapitan udobruchał się i zaczął wyjaśniać na czem polega błąd Pechvogla.

— Widzi pan, okręt mój, którego pojemność, jak już panu wiadomo, wynosi siedemdziesiąt tysięcy ton, posiada odpowiednią długość, lecz nadzwyczaj małą szerokość. Ten stosunek długości do szerokości musiał być zachowany, aby nadać kadłubowi okrętu odpowiednią smukłość linji, dzięki czemu zwiększa się znacznie szybkość okrętu. Jednak, jeśli jeden z wymiarów jest stosunkowo zamały, musi to być powetowane w inny sposób, inaczej bowiem uległby zmniejszeniu tonaż okrętu. Otóż w danym wypadku szerokość okrętu uzupełnia jego wielkie zagłębienie.

Pechvogel nic nierozumiał z tego niezwykłego wykładu o budownictwie okrętu, nadrabiał miną, udając, że wyjaśnienia kapitana rozsiały jego wątpliwości.

— Doprawdy, obcując z tak uprzejmymi ludźmi, jak pan kapitan, można się dużo nauczyć, — mówił rozpromieniony.

Gdyby w nastęnej chwili nie był zajęty wydawaniem kelnerowi nowych zleceń, z pewnością nie uszedłby jego uwadze ironiczny uśmiech kapitana i pogardliwe spojrzenie Schlauera. Być może, ujrzałby wówczas całą sprawę we właściwem oświetleniu i uniknął nader przykrych jej następstw. Lecz Pechvogel nie zauważył ani jednego, ani drugiego. Brnął więc dalej naoślep, ufny w pomoc dobrego kolegi i poczciwego kapitana.

— Rok budowy okrętu?

— 1798.

— Niemożliwe, aby w roku 1798 budowano tak wielkie okręty!

— Myli się pan. Takie kolosy, jak moja fantazja, budowano właśnie w wieku osiemnastym. Ludzie dzisiejsi są za leniwi, aby zbudować tak wspaniały okręt.

— Tak, to prawda, — zgodził się Pechvogel. — Pan kapitan ma we wszystkiem rację. Pozwoli pan, że wypełnimy ostatnie kolumny i zakończymy polisę?

— Bardzo chętnie. Tembardziej, że wkrótce muszę odjechać na okręt.

— A więc, dokąd udaje się okręt i w jakim celu?

— Ku wybrzeżom Afryki, na połów moskitów.

— Na połów moskitów?!

— Cóż w tem pan widzi dziwnego? Czy pan nigdy nie słyszał, że moskity mają wielkie zastosowanie w medycynie?

— Tak, tak, słyszałem coś o tem. Zdaje mi się, że służą do wyrobu serum antimalarycznego....

— A widzi pan, — krzyknął kapitan, — jednak nie w każdej dziedzinie jest pan laikiem!

— Doprawdy pan kapitan przecenia moje wiadomości.

— O, nie, mój panie. Co do tego jest pan w błędzie. Zawsze umiem ocenić prawdziwą wartość ludzi, tak miłych i uprzejmych, jak pan.

Kompliment ten mile połechtał dumę Pechvogla. Pierwszy jego występ zapowiadał się nadspodziewanie. Pozostawało tylko wpisać wysokość premji asekuracyjnej, podpisać polisę i interes będzie ubity.

— Na jaką sumę pragnie pan kapitan ubezpieczyć okręt?

— Dwadzieścia miljonów dolarów.

— Dwadzieścia miljonów dolarów? Czy to nie będzie cośkolwiek za dużo?

— Niech pan będzie spokojny. Wartość okrętu i ekwipunku przewyższa znacznie podaną przez mnie sumę. W roku ubiegłym towarzystwo, do którego okręt należy, zapłaciło przeszło trzy miljony dolarów za sam patent na precyzyjne aparaty do połowu moskitów!

Argumenty starego wilka morskiego przekonały Pechvogla. Bez wahania wpisał wymienioną przez kapitana sumę i podał polisę do podpisu. Kapitan pięknie wykaligrafował swe nazwisko, Pechvogel uregulował rachunek i po chwili wszyscy trzej opuścili gościnne pokoje „Głodnego Rekina".

Następnego dnia Pechvogel wysłał polisę do centrali i, tworząc fantastyczne plany na przyszłość, oczekiwał swej wysokiej prowizji. Po upływie kilku dni otrzymał wreszcie gruby list w kopercie swej firmy. Trudno byłoby opisać uczucia, nurtujące Pechvoglem, gdy drżącemi ze wzruszenia rękami rozrywał kopertę. Ku swemu zdumieniu wydobył z niej polisę i list dyrektora, zawierający następujące słowa:

— Szanowny Panie, albo Pan zwarjował, albo nas uważa za warjatów. Zwracamy panu jego „polisę", którą przesłać radzimy do redakcji któregokolwiek pisma humorystycznego. Zaznaczamy, że druga podobna tranzakcja będzie ostatnią, jaką pan zawrze w imieniu naszego towarzystwa."



W mgławicy dziejów polskiego wybrzeża.

Na obecnem wybrzeżu naszem człowiek zjawił się stosunkowo późno. Musiał czekać, aż na północ skandynawską usunie się lodowiec, który przez długie wieki pokrywał połać północną Polski i odkryje ziemię, zdatną do zamieszkania. Następnie czekać musiał, aż jakoś ureguluje się wybrzeże Bałtyku, który w owym czasie ulegał częstym przeistoczeniom: najpierw był cieśniną, okalającą wielką wyspę Skandynawską, później — wielkiem jeziorem, aż wreszcie przyjął formy obecne.

Lecz i wówczas jeszcze stały na przeszkodzie osiedlenia się człowieka bagniska rozległe rzek rozlanych szeroko, zwłaszcza zaś Prawisły, która płynęła prastarem swem korytem na zachód, aż do morza Północnego, wchłaniając po drodze rzeki poboczne — Odrę i Łabę. Trwało to tysiące lat...

Aż wreszcie wdarł się tu przybysz z nad morza Czarnego. Kto to był? Jakiego pochodzenia i do jakiej należał rasy? Może byli to pra-pradziadowie jakiegoś ludu, dziś żyjącego jeszcze?

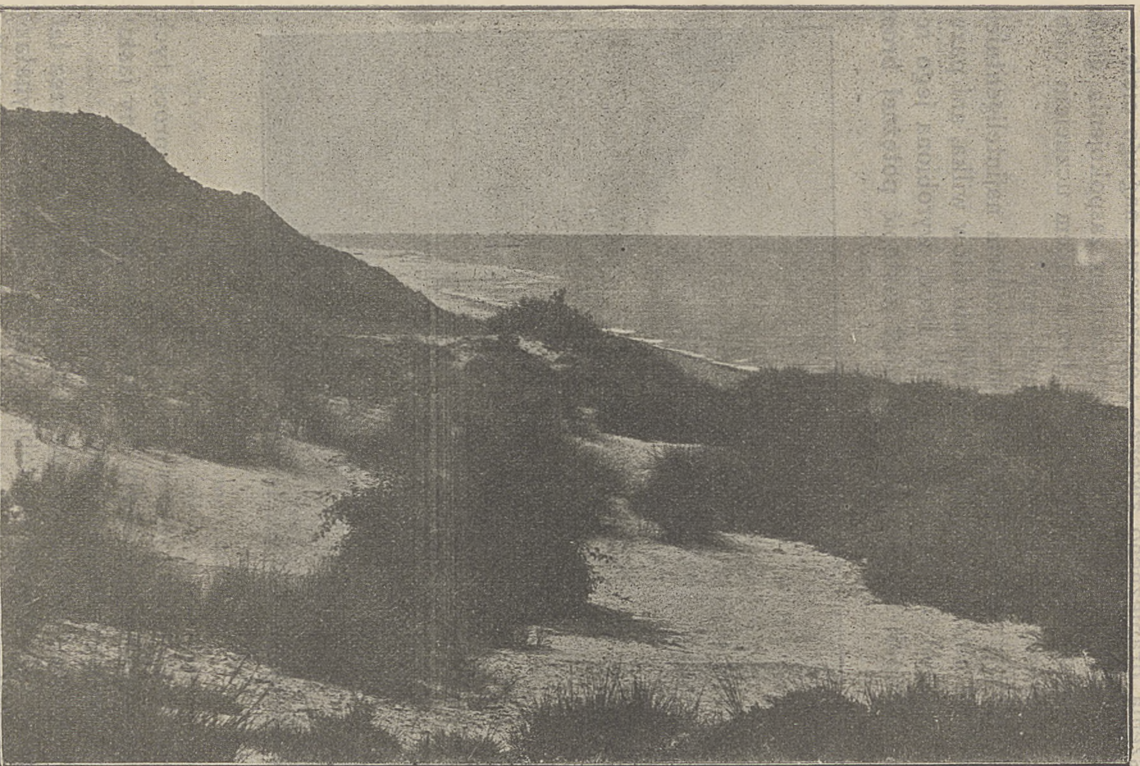
Prawdopodobnie, nie.

Świat ówczesny gościł wiele ras i odmian ludzi, po których nie zostało żadnego śladu, prócz skromnych wyrobów — przedmiotów codziennego użytku, jakie tu i ówdzie odkrywamy w ziemi.

Nożyk jakiś, zrobiony z odłupku krzemienia, skrobaczka lub motyczka, wyroby z kości zwierzęcych, rogów jelenia i łosia. Wykopaliska te pozwalają nam określić pierwszych mieszkańców naszego wybrzeża.

Byli oni myśliwcami i rybakami, stali już na pewnym stopniu rozwoju, potrafili bowiem psa oswoić, a niektórzy z nich, z kości i odłamków krzemienia harpuny do łowów na grubego zwierza sporządzać umieli.

Rzecz charakterystyczna, że w szczątkach obozowisk tych pierwotnych dzikusów znajdujemy stosunkowo bardzo mało kości zwierząt małych. Widocznie, trudno było polować na nie. Żubra można było złowić w wilczym dole, zapędzić go w bagna, zmusić wrzaskiem do skoku w przepaść lub złowić w zaspie śnieżnej. Z zającem natomiast była trudniejsza sprawa. Trzeba



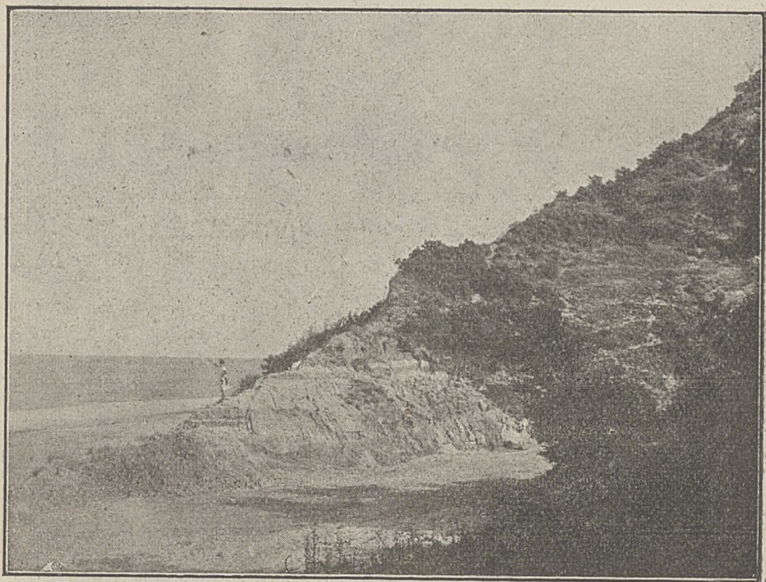
Wybrzeże w pobliżu Chłapowa.

go było dopędzić, ubić kamieniem lub maczugą, albo też, w szczęśliwym wypadku, schwytać w jakiejś jamie.

Pierwsi mieszkańcy wybrzeża mieszkali w jamach, wykopanych w ziemi i przykrytych gałęziami. Ogień służył im do odstraszenia drapieżnego zwierza i ogrzewania nagiego ciała.

Powiedział ktoś, że poza pragnieniem zaspokojenia głodu i pożądaniem miłości, strach był dominującem uczuciem człowieka pierwotnego. Jest w tem dużo racji.

Troglodyta-jaskiniowiec był stworzeniem najinteligentniejszem, ale i najsłabszem. Nie posiadał ani kłów wilka, ani pazurów rysia, ani też siły niedźwiedzia. Broń, wyrobiona jego rękoma, odłupek krzemienny, nie mógł zastąpić potężnej broni



Wybrzeże morskie w okolicy Rozewia.

drapieżników, w jaką wyposażyła ich przyroda. A oprócz tych niebezpieczeństw, jak mogły działać na umysł pierwotny jaskiniowca objawy niepojętych dla niego sił przyrody?

A jednak człowiek żył tak w pierwotnym stanie przez lat tysiące — żył i mnożył się, robił tysiące spostrzeżeń i wynalazków, dziś dla nas prostych i jasnych, z których każdy był dla niego owocem intensywnej pracy mózgu, godnej cudów myśli współczesnych nam Edisonów i Marconich.

Jak wyglądał... garnek, człowiek ów jeszcze nie wiedział, gdyż żadnych śladów naczyń po sobie nie pozostawił. Prawdopodobnie pokazał mu go dopiero przybysz późniejszy, pochodzący z głębi dzisiejszej Rosji — także myśliwiec, tylko więcej posunięty w rozwoju, mocniejszy i liczniejszy, który pojawił się na wybrzeżu jako zwycięski zdobywca, gdzieś w piątem tysiącleciu przed Chrystusem.

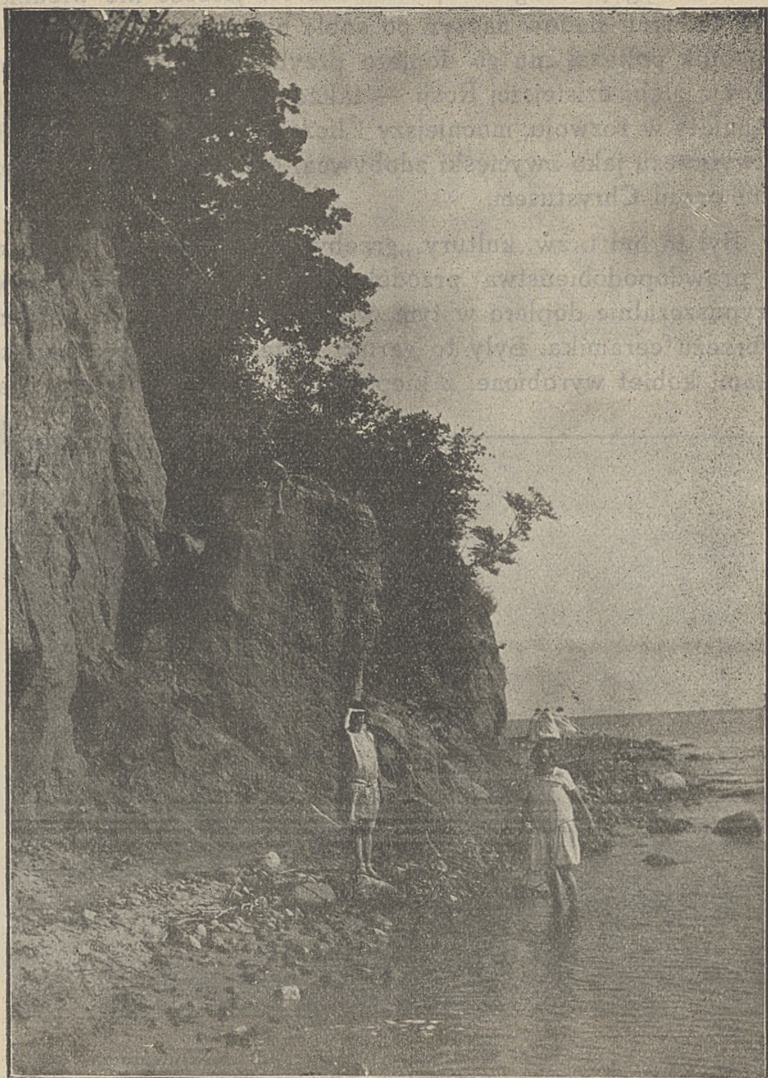
Był to lud t. zw. kultury „grzebykowej", według wszelkiego prawdopodobieństwa przodek daleki dzisiejszych Finów. Przypuszczalnie dopiero w tym czasie pokazała się na naszem wybrzeżu ceramika. Były to garnki żółte i czerwone, kiepsko rękami kobiet wyrobione, z kiepskiego materjału, słabo wypa-



Gdynia — wybrzeże Kamiennej Góry przed uregulowaniem.

lone, ozdobione oprócz pasm dołeczków — ornamentem z kresek równoległych, wyglądających, jakby je robiono grzebykiem. Tym właśnie ornamentom nazwę swą zawdzięcza kultura całego ludu.

Narzędzia tych prafinów były lepsze i sprawniejsze od tych, któremi posługiwali się mieszkańcy poprzedni przez około dwa tysiące lat. Były większe i różnorodniejsze: nożyki z krzemie-

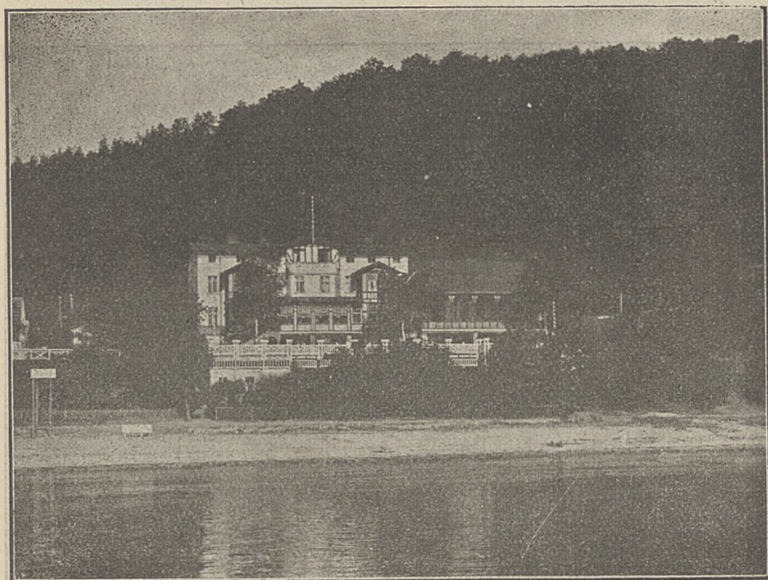


Wybrzeże w pobliżu Orłowa.

nia, lepiej zaostrzone — i to z obydwu stron, skrobacze krzemienne, a nawet coś w rodzaju świderków. Przedewszystkiem jednak nowi przybysze posiadali lepszą broń. Wprawdzie długo jeszcze człowiek posługiwał się maczugą — czyż, częściowo, nie jest nią jeszcze nasza laska? — więc i prafinowie, niewąt-

pliwie, nią wojowali; znali już jednak łuk ze strzałami o grotach krzemiennych i oszczep. Krok więc w rozwoju niemały!

Mamy też z tych czasów ślady handlu, przedewszystkiem — bursztynem. Bursztyn był w starożytności „najmodniejszym" i najbardziej poszukiwanym materjałem do wyrobu ozdób. Mężczyzna chętnie zdobił swoją kobietę, a może nawet i siebie, to też starał się zdobyć bursztyn za wszelką cenę, czy to drogą wymiany na inne przedmioty, czy nawet drogą rabunku. Nasz mieszkaniec wybrzeża potrzebował soli, oddawał więc kawałki bursztynu wzamian za przyprawę do jadła, jakiej mu dostarczyć mogły szczepy, mieszkające na południu, bodaj aż z okolic Inowrocławia lub nawet z dalekich złoży solnych dzisiejszej



Orłowo — dom kuracyjny.

Wieliczki i Bochni. Że aż tak daleko sięgać mogły, choćby pośrednio, ówczesne stosunki handlowe, domyśleć się możemy z faktu, iż w jaskiniach pod Krakowem znaleziono rodzaj pierwotnych figurek, jakie wyrabiano na terenie dzisiejszych Prus Wschodnich.

O pewnej wyżynie kultury duchowej prafinów świadczą również ich groby. Natomiast o grobach poprzednich mieszkań-

ców nie wiemy nic zgoła. Możliwe, że wyrzucali zwłoki umarłych zwierzętom na pożarcie, albo też pozostawiali je swemu losowi tam, gdzie kto padł. Prafinowie chowali zmarłych w postaci skurczonej, w grobach, obłożonych starannie płytami kamiennemi, jaby w skrzynkach.

Przemysł pierwotny na wybrzeżu przybrał do pewnego stopnia nawet formy... eksportu. Krzemienne, a później i bronzowe topory, siekiery, groty i t. p. rozchodzą się stąd daleko, aż do dzisiejszej Małopolski. Wzamian za to szły nad Bałtyk wyroby obcych krain, z dzisiejszych Węgier, Niemiec, Anglji. Znaleziono nawet na wybrzeżu koraliki wyrobu... egipskiego. Jak daleką drogę one odbyły i przez ile rąk przejść musiały, zanim trafiły do brzegów morza bursztynowego?!



Hel — stare domki rybackie.

II.

Mniejwięcej w drugiej połowie drugiego tysiąclecia przed Chrystusem osiadł na wybrzeżu polskiem t. zw. lud „łużycki". Nazwano go tak dlatego, że pozostawił dużo śladów swej bytności w późniejszych Łużycach. Lud ten mieszkał w tych stronach około czterystu lat.



Gdynia — wejście na Kamienną Górę od strony morza.

Uczeni wszystkich narodów spierają się jeszcze o jego pochodzenie. Niemcy, anektujący chętnie wszystko i wszystkich, twierdzili, że byli to ich przodkowie. Nie mogąc jednak wyka-

zać i udowodnić, skąd wzięły się znaczne różnice kulturalne między starymi łużyczanami a szczepami starogermańskiemi, zamieszkałemi już wówczas w Skandynawji i Niemczech północnych, robią z nich szczep trako-illiryjski, znowu na podstawie kruchych argumentów. Mogła to być jednak pierwsza fala słowiańska, która przywędrowała tutaj przez Morawy i Śląsk, zająwszy całą prawie dzisiejszą Polskę po Bug i sięgając daleko na zachód, dzisiaj niemiecki.

Był to lud liczny, osiadły i rolniczy. Hodował zwierzęta domowe — krowy, owce i świnie, uprawiał żyto i pszenicę, bulwy jadalne i korzenie.

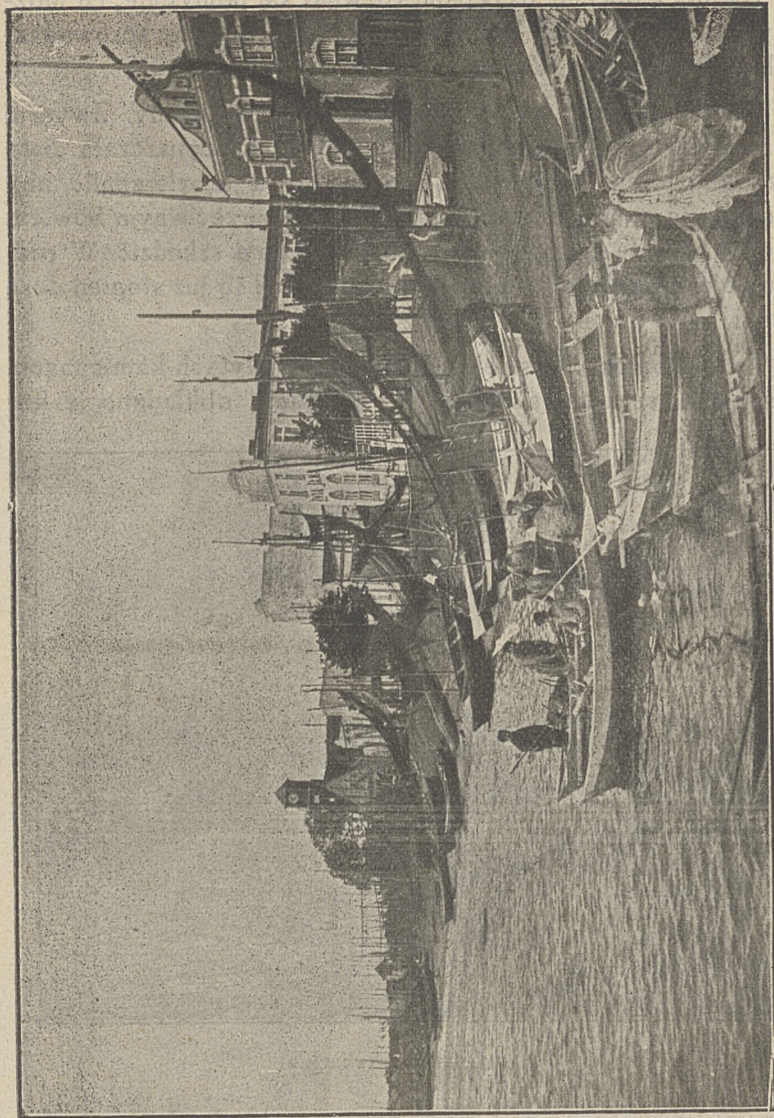
Naczynia ich mają kształt dwustożkowy, choć w tym kierunku występuje dość duża rozmaitość tak co do formy, jak i ozdób.



Hel — polanka, okalająca Latarnię Morską.

Garnki swoje i popielnice ozdabiali szeregiem guzków, żłóbkami, a czasem nawet ornamentyką „paznokciową", tj. wyżłobieniami robionemi paznokciem.

Pozostawili po sobie narzędzia bronzowe — siekiery do osadzania na zgiętem stylisku, noże, broń a nawet rodzaj brzytew, szczypczyki oraz sporo ozdób bronzowych. Znaleziono



Hel — łodzie rybackie.

również haczyki bronzowe na ryby, z czego widać, że na wybrzeżu kwitnąć zaczęło rybołówstwo.

Naczynia wypalano na miejscu w piecach garncarskich. Rozwijał się też miejscowy przemysł odlewniczy. Nie umieli jeszcze łużyczanie odlewać naczyń bronzowych i znalezione ich szczątki pochodzą z pracowni rzymskich.

Handel z obcemi szczepami rozwijał się pomyślnie, co można poznać po licznej broni, zwłaszcza mieczach, sprowadzanych z dzisiejszych Węgier.

Obrządek pogrzebowy „łużycki" był ciałopalny. Zwyczaj ten wynikał z kultu religijnego. Dusza ludzka opuszczała ciało po zupełnem jego zniszczeniu, a więc trzeba je było spalić, aby zaraz odejść mogła do krainy przodków, w przeciwnym bowiem razie — błąkała się po ziemi i mogła ludziom szkodzić. W rozwoju pojęć i poglądów na życie duchowe był to już stopień dość wysoki.

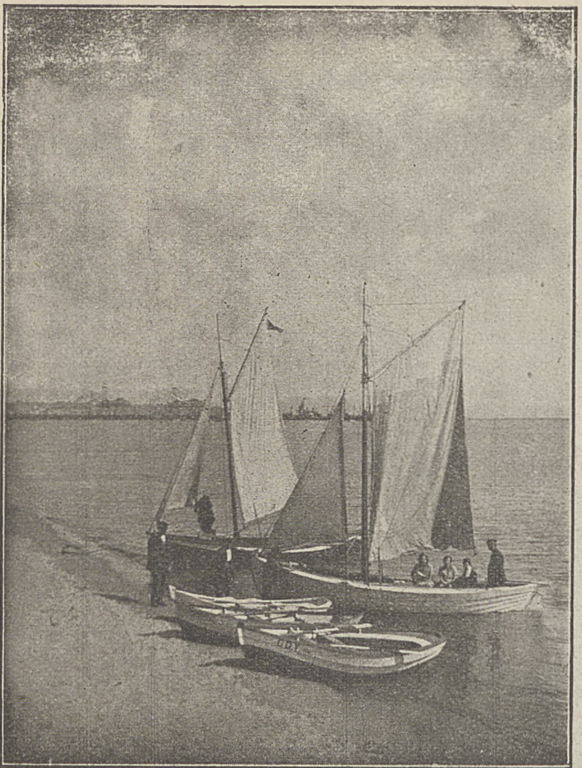
Zwłoki palono na stosie, ułożonym na płytach kamiennych. Po spaleniu szczątki składano do popielnic, obkładano je ka-



Gdynia — kutry rybackie.

mieniami i wznoszono nad niemi dość wysokie kurhany, dochodzące w okolicach nadmorskich do wysokości dwóch metrów. — Groby takie były jednostkowe lub rodzinne.

Należałoby może zapytać, jaki był los ludności podbitej w tamtych zamierzchłych czasach. Nie ulega wątpliwości, że wypadki dobrowolnego zmieszania się ludności tubylczej z najezdnikami należały do wyjątków. Zdatną do uprawy ziemię



Gdynia — łodzie na wybrzeżu.



Wybrzeże pomiędzy Orłowem i Gdynią.

napastnicy zagarniali siłą, mordując mężczyzn i oszczędzając kobiety i dzieci. Stąd też, prawdopodobnie, pochodzą pewne wpływy kulturalne i pozostałości szczepu osiadłego na szczep najeźdźców.

III.

Około roku 1000 przed Chrystusem zaczyna się najazd na łużyczan szczepów germańskich, z których dzisiejszy niemiecki wojujący nacjonalizm na gwałt chce zrobić „Niemców". Być może, że niektóre z tych szczepów, które ongiś zamieszkiwały te okolice, stały się przodkami Niemców dzisiejszych, ale przystosowywać dzisiejszą miarę do stosunków ówczesnych może tylko ten, kto na sprawach podobnych nie zna się wcale, lub też nie posiada ani odrobiny dobrej woli.



Gdynia — promenada wzdłuż wybrzeża Kamiennej Góry.

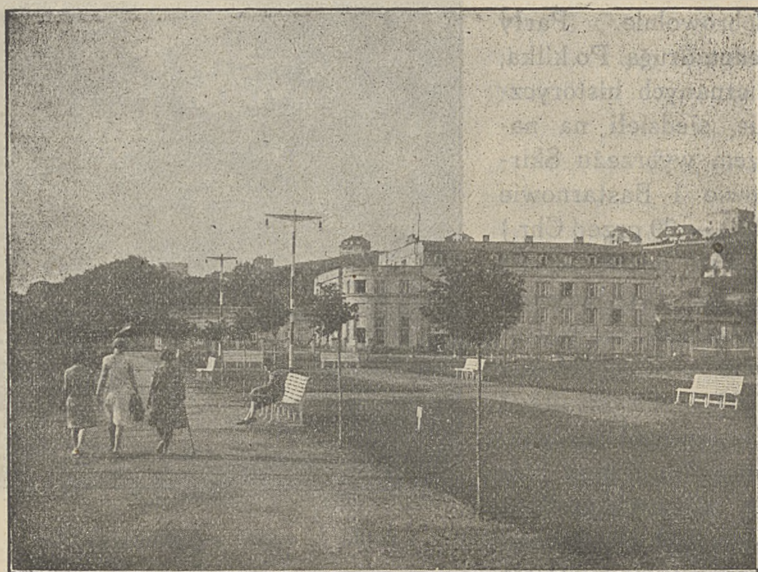
Był czas, prawdopodobnie niezbyt odległy od omawianej epoki, kiedy Słowianie i Litwini tworzyli jeden szczep z Germanami, który podzielił się wskutek tych czy innych okoliczności. Z czasem dopiero wytworzyły się różnice językowe i kulturalne. Jeżeli dziś jeszcze niemiecki wyraz „Berg" i nasz „brzeg" (wzniesienie lądu nad wodą), „Pforte" i „wrota", „Nebel" i niebo", „sitzen" i „siedzieć", „liegen" i „leżeć" itd. mają tyle pokrewieństwa dźwiękowego i znaczeniowego, o ile więcej były one zbliżone do siebie lat temu trzy tysiące! Jeżeli „łu-

życzanie“ byli Słowianami, to może dziady ich wędrowne śpiewały jeszcze znane im legendy o wspólnocie bodaj słowiańsko-litewskiej...

Mówiąc o prasłowianach i pragermanach pamiętać musimy o tem, że były to ludy o wspólnem pochodzeniu i kulturze, które, żyjąc odrębnie, zaczęły się różniczkować oraz że dzisiejsze narodowości powstały o wiele, wiele później.

Germanie skandynawscy, zorganizowani w dobrze uzbrojone drużyny, zaczęli opuszczać swe głodne okolice i przeć na przeciwległe wybrzeża Bałtyku. Takich większych grup było kilka.

Przybyli wojownicy owładnęli wybrzeżem, choć nie potrafili zniszczyć odrębności łużyczan. Wyroby jednych i drugich,



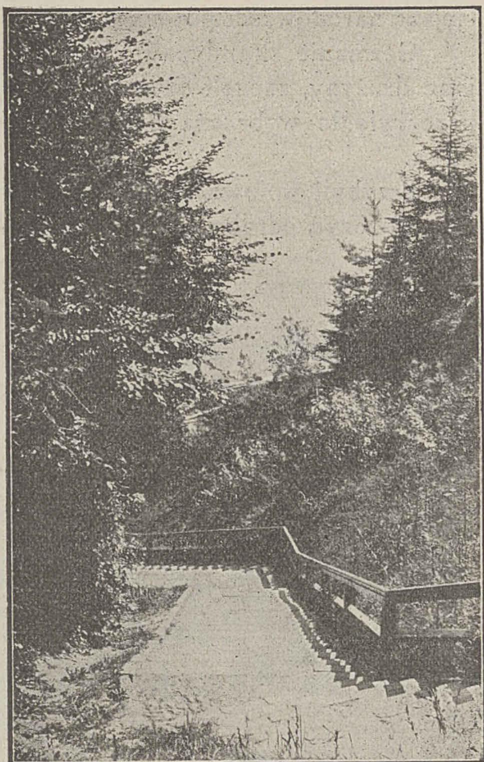
Gdynia — promenada pomiędzy przystanią żeglugi przybrzeżnej, a hotelem „Polska Riviera".

groby itd. znajdujemy przez setki lat obok siebie, choć zwolna, krok za krokiem, kultura łużycka cofa się, wypierana przez germańską.

Wcześniej ustąpili łużyczanie z lewego brzegu Wisły, niż z prawego. Ustępowali powoli na południe. Jeszcze około 700 . przed Chrystusem trzymają się w okolicach Starogardu, budu-

jąc liczne grodziska obronne (do dnia dzisiejszego zachowane). Ustępowanie to rozumieć należy czysto przenośnie. Ustąpić mogła drużyna wojenna ze swym wodzem, lecz część ludności osiadłej bezwzględnie pozostawała na miejscu, asymilując się stopniowo do silniejszej warstwy panującej.

Najdłużej utrzymywali się łużyczanie w Kaliskiem i Małopolsce środkowej między Sanem i Wisłą.



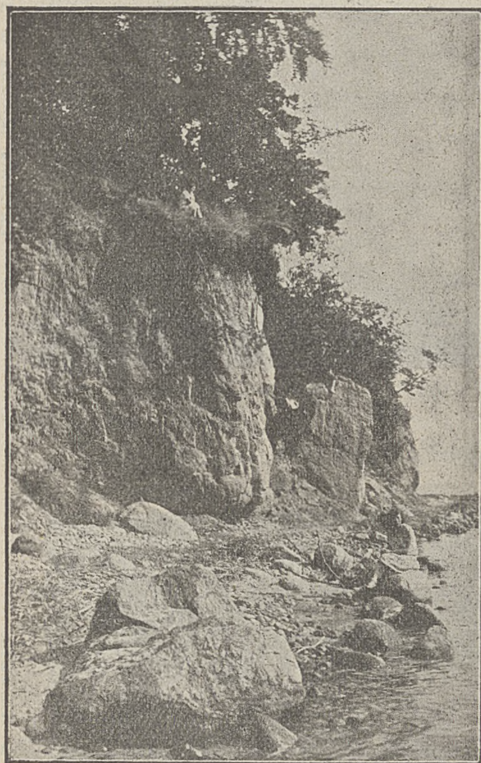
Gdynia — widok z Kamiennej Góry.

Drużyny germańskie, prawdopodobnie nie łączyły się z sobą dobrowolnie. Parły jedna drugą. Po kilka, nieznanych historycznie, siedzieli na naszem wybrzeżu Skirrowie i Bastarnowie (500 — 20 przed Chr.) którzy doszli aż do Karpat, skąd wyparci przez Celtów. Następnie — Burgundowie (200 — 1 roku przed Chrystusem), przybysze z Bornholmu, którzy w swych grobach jamowych pozostawili broń rytualnie pogiętą i połamaną, oraz, w delcie Wisły, osiedlili się Rugiowie.

Prawdopodobnie bez większego trudu, choć po krwawych walkach, wyparli ich z wybrzeża dobrze uzbrojeni i posiadający liczną flotę Goci. Pobici Burgundowie i Rugiowie cofnęli się na zachód, gdzie uderzyli na nich i zmusili do zupełnego ustąpienia dążący wślad za Gotami najbliżsi ich krewniacy Gepidzi.

Zaznaczyć należy, że do poprzednich warstwic etnicznych na Pomorzu przybyły nowe, znowu zwolna asymilując się.

W drugiem stuleciu po Chrystusie, zaczęły się nagłe wędrówki Gotów na południowy wschód, nieznanym dotychczas szlakiem. Doszli aż do morza Czarnego, gdzie nad Dniestrem i Bohem założyli silne państwo, stwarzając odrębną kulturę, opartą o włwywy grecko-rzymskie.



Wybrzeże morskie pomiędzy Orłowem a Gdynią.

Na Pomorzu pozostały tylko resztki ich drużyn, wraz z Gepidami. Staczały one ciągłe walki z Wandalami, których państwo rozciągało się od Karpat aż po Wartę oraz dalej, na wschód, do granic dzisiejszych Prus Wschodnich.

Goci przedstawiają dotychczas tajemniczy czynnik w rozwoju słowiańszczyzny i Polski.

Rozszerzając się na południe, Goci zetknęli się z potężną siłą państwa Rzymskiego, którego żelazne legjony wyznaczyłyby im w krótkim czasie kres istnienia, gdyby nie ścisły sojusz Gotów ze Słowianami, zamieszkującymi znaczne obszary od granic górnego Dniepru na południe i zaludniającymi państwo gockie. Oparci o zmysł organizacyjny i spryt kupiecki Gotów, oni byli tym żywiołem, który raz po raz uderzał na granice państwa Rzymskiego.

Być może, że jeszcze w swych siedzibach wschodnich Słowianie, pod wodzą książąt gockich, tworzyli potężne drużyny wojenne, czysto zdobywcze, które, w trzecim i czwartym wie-



Latarnia Morska w Rozewiu.



Latarnia Morska w Jastarni.

ku po Chrystusie, wyruszywszy ze swych siedzib, opanowały niektóre kraje południowe, rzucając jednak główne siły na północ, skąd częściowo wypędziły drużyny wandalskie, częściowo zaś podbiły je i następnie zasymilowały.

Te straszliwe hordy wandalskie, które strachem panicznym przejmowały kraje cywilizowane obszarów północnych imperjum rzymskiego, zostały wyparte przez naszych przodków słowiańskich z dzisiejszej Małopolski, Mazowsza i Wielkopolski południowej.

Wraz ze Słowianami ściągnęli w nasze strony kupcy goccy, którzy następnie zniknęli w ogólnej masie. Że przez czas pewien odgrywali tu rolę niepoślednią, widzimy jasno z licznych pozostałości, zwłaszcza w grobach, które od samego ich przybycia na Pomorze były szkieletowemi, bez obrzędu palenia zwłok. Może od ich szczątków pochodzą nazwy prastarych miast naszych Gdowa, Gdecza i innych i może tutaj właśnie znalazłby wytłumaczenie jeden z tytułów wielkiego króla naszego Chrobrego na tablicy nagrobnej z wieku XI, mianujący go królem Gotów.

Słowianie z dzisiejszej Małopolski parli na wszystkie strony, wchłaniając w siebie lub wypędzając bijące się nawzajem i skłócone plemiona Wandalów, Burgundów i Gepidów.

Zaznaczyć należy z cały naciskiem, że żaden z tych szczepów, zasadniczo germańskich, zarówno jak wcześniejsi Skirrowie i Bastarnowie, tak późniejsi Goci, których główne siły z południa podzieliły się później na grupy Ostro i Wizygotów, nie stały się protoplastami dzisiejszego narodu niemieckiego, lecz rozlały się i znikły wśród wytwarzających się innych narodów, zwłaszcza romańskich.

Jeśli łużyczanie byli protoplastami Słowian lub ich gałęzią, byłaby obecna fala zdobywców dorzecza Wisły, Odry i Łaby drugą, już skrystalizowaną i o wyraźnem obliczu etnicznem. W przeciągu czwartego wieku po Chrystusie dzisiejsze ziemie Rzeczypospolitej zostały już zupełnie skolonizowane od Karpat aż po Bałtyk.

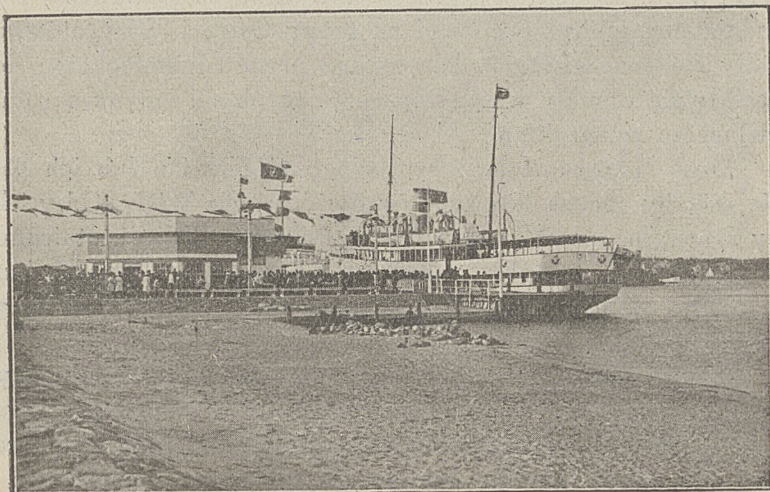
Kultura wybrzeża morskiego, mimo zmian zamieszkujących je szczepów, podnosiła się stale. Wzrastał przemysł miejscowy, a handel coraz szersze zataczał kręgi. Mamy ślady bezpośrednich stosunków handlowych Rzymu z naszem wybrzeżem: za czasów cesarza Nerona grupa kupców rzymskich była w tych

stronach w poszukiwaniu bursztynu. W Wielkim Kacku znaleziono wyroby czysto rzymskiego pochodzenia. Nie było więc Pomorze jakimś zapomnianym kątem Europy, „dzikim krajem".

Słowianie, przyszedłszy tu, wnieśli swą wyższą od burgundzkiej i gepidzkiej kulturę, rozwiniętą pod wpływem kultur południowych, a że wywiązywali się ze swych zadań dobrze, świadczą o tem późniejsze wiadomości o miastach ludnych i bogatych, flotyllach okrętów, szerokich stosunkach handlowych i kulturalnych władców wybrzeża.

Do czwartego stulecia po Chrystusie i kilka wieków później, nie postała na naszem wybrzeżu noga niemca, ani jego najdalszego protoplasty. Wędrujące szczepy germańskie przesiadywały tu przez krótszy lub dłuższy okres, jako w siedzibie tymczasowej, etapie w wędrówce ogólnej. Stając zaś na tem właśnie wybrzeżu, brały na siebie jakby przekleństwo zagłady, bowiem żaden z nich nie wrócił do swego pnia macierzystego, lecz zginął w powodzi innych narodów.

Żywioł niemiecki wytwarzał się daleko od naszego wybrzeża. Dopiero kiedy w ziemię tę wsiąkł w ciągu wieków szeregu znojny pot mnogich pokoleń, zbliżył się groźny, zbroczony krwią. **Pewną i silną stopą stanął nad Wisłą dopiero po zdradzieckiem wymordowaniu w roku 1306 dwunastu tysięcy mieszczan kaszubskich polskiego Gdańska.** J. Ow.



Widok portu w Jastarni.

Sondowanie i logowanie.

Nieodzownym warunkiem bezpieczeństwa żeglugi i dokładnego orjentowania się jest stałe posiadanie dokładnych danych co do głębokości wody i szybkości własnej statku.

Głębokość mierzymy zapomocą sondy, natomiast szybkość, z którą się porusza statek przyrządem, zwanym „logiem".

Najbardziej pospolitym rodzajem sondy, a zarazem jej prototypem jest t. zw. „sonda ręczna". Składa się ona z podłużnego kawałka ołowiu o wadze kilku kilogramów i linki, która jest przymocowaną do ucha, mieszczącego się w górnej części ołowianego ciężarka. Linka sondy jest cienka, lecz mocna, sporządzona z konopi. W odstępach dwumetrowych są na niej umieszczone kolorowe szmaty. Ołowiany ciężarek posiada na dole wydrążenie, które napełnia się przed zanurzeniem sondy łojem, zapomocą którego wydobywa się próby rodzaju dna morskiego, a więc piasek, ił i t. p.

Sposób użycia sondy ręcznej jest bardzo prosty: stojąc na dziobie statku wyrzuca się linkę z ciężarkiem jak najdalej naprzód. Następnie trzeba odczekać, aż linka stanie pionowo, równolegle do burty statku i sprawdzić, czy ciężarek trafił na grunt, poczem odczytuje się głębokość według znaków na lince.

Tak prymitywny sposób sondowania można stosować jedynie tylko przy małej szybkości statku i niewielkiej głębokości wody. Na szybkich statkach i przy większych głębokościach posługujemy się t. zw. sondami patentowemi oraz maszynami do sondowania. Do mierzenia bardzo znacznych głębokości, przy badaniach oceanograficznych, używa się wielce skomplikowanych przyrządów specjalnych. Opis sondy patentowej i maszyny do sondowania podamy w następnym roczniku.

Szybkość statków, wyrażaną bądź w milach morskich (1852 m.), lub też w węzłach, mierzy się t. w. „logiem". Zwykły log składa się z zaokrąglonej deski trójkątnej oraz linki, nawiniętej na rolce i połączonej ze wszystkiemi trzema końcami tej deski. Linka jest podzielona na tak zwane węzły (co 67,2 m długości linki), które odpowiadają milom morskim. Oprócz tego potrzebną jest do logowania specjalnie obliczona klepsydra, czyli zegar logowy.

Po wyrzuceniu deski logu za burtę czekamy, aż deska stanie pionowo i pociągnie za sobą linkę, poczem odwracamy kle-

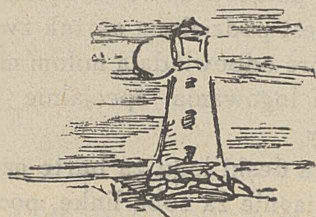
psydrę. W momencie, kiedy cała zawartość klepsydry przesypie się na drugą stronę, hamujemy linkę i stwierdzamy według znaków na niej, ilość węzłów, z czego możemy łatwo obliczyć szybkość w milach morskich na godzinę. (Mówi się: „statek robi tyle a tyle mil morskich na godzinę" albo „statek robi tyle a tyle węzłów", nie dodając „na godzinę", jak to często wyrażają się lądowcy, albowiem daną ilość węzłów robi statek w ciągu jednego przebiegu klepsydry logowej, a bynajmniej nie w ciągu godziny!)

Dla stałego sprawdzania szybkości służy log patentowy, który działa w następujący sposób:

Statek holuje na lince plecionej mały przyrząd, zwany harpunem, który prąd wody obraca z szbkością, zależną od szybkości ruchu statku. Drugi koniec linki holowniczej jest połączony z kółkiem zapędowem, normującem obroty linki i śrubą nieskończoną mechanizmu licznikowego. Za pomocą systemu kółek zębatych obroty „harpunu" przenoszą się na licznik, który wykazuje szybkość okrętu.

W Anglji wynaleziono niedawno jeszcze inny, bardzo pomysłowy i praktyczny przyrząd, zwany „indykatorem szybkości" a skonstruowany w ten sposób, że z dna statku wystaje rura z otworami, przez którą przepływa woda i uruchamia małą turbinę, umieszczoną wewnątrz tej rury. Obroty turbiny przenoszą się, za pośrednictwem kół zębatych oraz małego silnika elektrycznego, na liczniki, które wskazują szybkość jazdy jak również całą przebytą odległość.

Na parowcach i statkach motorowych można określić szybkość także za pomocą licznika obrotów maszyn. Jest to jednak środek niezbyt pewny, ponieważ daje dokładne rezultaty obliczeń tylko wtenczas, kiedy maszyny pracują z zupełnie jednostajną ilością obrotów i dno kadłuba nie jest zbyt obrośnięte.



Woda morska.

Woda morska zawdzięcza swój charakterystyczny smak gorzko-słony domieszce rozmaitych soli. Na 100% ogólnej zawartości soli w wodzie morskiej przypada 78% na sól kuchenną, 11% na chlorek magnezji, 5% na sól gorzką i 6% na rozmaite inne sole. Powyższy stosunek zawartości soli jest jednakowy we wszystkich morzach, niezależnie od temperatury i ogólnego stopnia słoności wody.

Zawartość soli w górnych warstwach wód otwartych waha się od 32 do 38 kg. na jedną tonę metryczną (1000 kg.) wody. Jeden litr wody, zaczerpniętej na powierzchni oceanu, przy temperaturze 17,5° Cels. i zawartości soli 35‰, waży 1028 gramów, wobec czego jej ciężar gatunkowy wynosi 1,028.

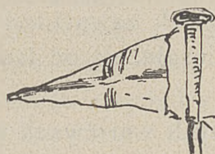
W morzach połączonych z oceanem wąskiemi cieśninami, słoność wody jest znacznie mniejsza ze względu na stały dopływ słodkiej wody rzecznej. Zjawisko to daje się również zauważyć u wybrzeży oceanów, w pobliżu ujść większych rzek. Tak, naprzykład, wpływ Amazonki sięga na bardzo znaczną odległość od ujścia.

Wysoce charakterystycznym przykładem wpływu rzek na słoność wody morskiej jest Bałtyk. Podczas gdy w morzu Północnem zawartość soli wynosi 35‰, spada już w Skagerraku, na wysokości Skagen, do 30‰ i zmniejsza się gwałtownie, do 10‰, w Sundzie i obu Bełtach. W Bałtyku południowo-zachodnim, pomiędzy Sundem a Bornholmem, słoność wody wynosi 10 do 8‰, w Bałtyku południowym 8 — 7‰, w Bałtyku środkowym 7 — 6‰, zmniejszając się stopniowo w zatokach Botnickiej i Fińskiej. W północnej części zatoki Botnickiej i na wschodzie zatoki Fińskiej zawartość soli waha się od 0 do 3‰.

W zatoce gdańskiej, pod wpływem Wisły, zawartość soli waha się od 0,5 do 0,75‰. Znaczna różnica pomiędzy słonością, a wraz z tem ciężarem gatunkowym, wód morza Północnego i Bałtyku jest jedną z głównych przyczyn prądów, panujących na Bałtyku oraz w cieśninach, łączących Bałtyk z morzem Północnem.

Od słoności, a tem samem ciężaru gatunkowego wody zależy, między innemi, zanurzenie statków. Statek załadowany w porcie o normalnej, oceanicznej słoności wody, zanurza się

głębiej po wejściu na wody słodsze i na odwrót. Jeżeli n. p. załadowano statek na wodach słodkich do zanurzenia 5,14 m., wynurzy się on, po wyjściu na morze o ciężarze gatunkowym wody 1,028, do 5 metrów.



Odkrycie nowych wysp na Oceanie Lodowatym.

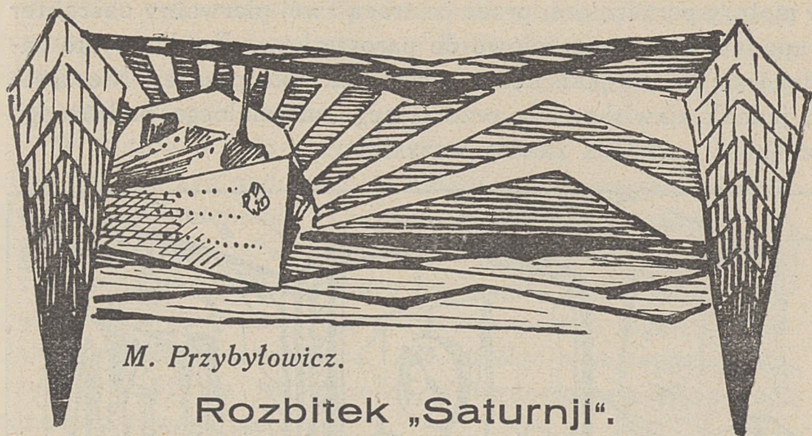
Zdawałoby się, że w naszym wieku pary, elektryczności i żeglugi powietrznej, dzięki której człowiek współczesny drwi sobie z wielkich odległości, niema już na kuli ziemskiej takiego zakątka, do którego nie dotarłaby noga ludzka. A jednak tak nie jest. Nie dalej jak w roku 1930 została odkryta nieznana dotychczas wyspa.

Wyspa ta, oczywiście, nie znajduje się na szlaku, uczęszczanym przez liczne okręty, lecz na dalekiej północy, gdzie człowiek jest tylko rzadkim gościem.

Nowoodkryta wyspa, prawdopodobnie, szczegółowo zbadana nie została. Prasa codzienna podała do wiadomości, że lodołamacz rosyjski „Sedow", po odpłynięciu z wyspy Nowaja Zemla odkrył nową, wielką nieznaną dotychczas wyspę, której najbliższy przylądek leży pod 79° 25' szerokości półn. i 76°10 długości wschodniej. Bliższych szczegółów, dotyczących tej wyspy arktycznej można oczekiwać dopiero po opublikowaniu materjału ekspedycji.

Znaznaczyć należy, że istnienie wysp nieznanych w tych okolicach, w których dokonano odkrycia, przepowiedział na długo przedtem prof. Uniwersytetu Warszawskiego Michał Kamieński.





M. Przybyłowicz.

Rozbitek „Saturnji".

Parowiec „Saturnia" przebył już prawie dwie trzecie swej drogi do Rio de Janeiro. Pogoda dotychczas sprzyjała, niewiele dni dzieliło go od celu podróży. Kapitan Holten, który po wielu ciężkich przygodach dostał się szczęśliwie na statek swego starego przyjaciela, angielskiego kapitana Hawkinsa, wrócił prawie zupełnie do zdrowia. Odczuwał jeszcze tylko pewną słabość w lewej ręce, jako jedyną pozostałość po niedawno zagojonej ranie. Dnie i wieczory spędzał na górnym pokładzie pod ciepłem, pogodnem niebem południa, spacerując, albo leżąc w wygodnem krześle. Często zachodził na mostek lub do kajuty Hawkinsa na pogawędkę.

Piękne były noce na oceanie, kiedy, pod gwiaździstą kopułą nieba marzył o słodkich, szafirowych oczach swej ukochanej. We dnie było gorzej, bo upał robił się coraz więcej uciążliwym w miarę, jak zbliżali się do równika. Człowiek stawał się ociężałym i nie myślał o niczem innem, jak o ugaszeniu pragnienia szklanką wody lub whisky-sody z lodem i tęsknił tylko za chłodniejszym powiewem wiatru. Jedyną pociechą w tej sytuacji było to, że przy szybkości dzisiejszych parowców przepływa się prędko strefę nieznośnego gorąca, w której statki żaglowe musiały czekać nieraz tygodniami na pomyślny wiatr. Podróżowanie po morzu straciło dziś wprawdzie wiele z romantycznego uroku, za to jednak zmniejszyły się znacznie niebezpieczeństwa i uciążliwości podróży. Człowiek doby obecnej przywykł do wygody i szybkości. Teraz już prawie nikt nie jeździ statkami żaglowemi. Przewożą one jedynie towary, a liczba ich stale się zmniejsza. Zwykle zostają wyposażone

w motory pomocnicze, przez co tracą swój pierwotny charakter i upodabniają się częściowo do parostatków. Rzadko tylko zabłąka się na nie jakiś romantyk morza jako pasażer. Nieczęste to jednak zjawisko. Dla przeciętnego, normalnego podróżnego szybkość i wygoda znaczą wszystko.



Holten siedział na mostku kapitańskim...

Niezmordowanie mknęła „Saturnja" po leniwie przewalających się falach oceanu. Upał wciąż się wzmagał. Promienie słońca padały prostopadle, jak żywy ogień z nieba. Przytłacza-

ły wszystko swym żarem. Powierzchnia morza robiła wrażenie rozfalowanego topionego ołowiu. Pod pokładem było nie do wytrzymania. Na tylnym pokładzie rozpięto żagle słoneczne, które stale skrapiano wodą.

W kotłowni było gorzej, niż w piekle. Półnadzy, oblani potem palacze byli podobni do djabłów, podsycających wieczny ogień otchłani potępienia. Co chwila wyłaniał się któryś z nich z czarnej czeluści, by wciągnąć w płuca odrobinę chłodniejszego i wolnego od pyłu węglowego powietrza. Znikał wnet, ustępując miejsca drugiemu. Noc przynosiła pewną ulgę. Temperatura stawała się znośniejszą. Ale, myśląc o następnym dniu, wzdychał każdy za jaknajprędszem wydostaniem się z tego podzwrotnikowego pieca.

Holten siedział na mostku kapitańskim naprzeciw kapitana Hawkinsa, który ćmił swoją nieodstępną krótką fajkę. Upalny dzień czynił ich małomównymi. Rzadko zamieniali jakąś krótką uwagę. Stojący opodal nich sternik ocierał bezustannie kraciastą chustą rzęsiste krople potu, które spływały z jego czoła. Późno po południu minęli wyspę Świętego Pawła. Donośny głos gongu wzywał na obiad, który obaj kapitanowie spożywali razem z pasażerami pierwszej klasy.

Po obiedzie wrócili na mostek. Dzień ustąpił nocy prawie bez przejścia. Na tych szerokościach niema zmierzchu. Wokoło panowała cisza, wśród której słychać było jedynie szum fali i stłumiony tętent maszyn.

Wtem rozległ się głuchy grzmot, jakby odgłos nadciągającej burzy lub bardzo dalekiego, olbrzymiego wybuchu. Stojący na mostku spojrzeli po sobie zdumieni. Co to mogło być? Nadsłuchiwali uważnie. Dudnienie gromu powtórzyło się jeszcze kilka razy. Potem wszystko ucichło. Niebawem podpłynęły z szalonym rykiem olbrzymie zwały wody i podrzuciły statek, jak piłkę. „Saturnja" zachwiała się i zatrzeszczała we wszystkich spojeniach. Powietrze było zupełnie spokojne, a mimo to spieniła się i zawrzała cicha dotychczas powierzchnia morza, jak podczas huraganu. Nagle rozległ się z „bocianiego gniazda" pełen trwogi okrzyk: — kipiel przed nami!

Przez mózg Hawkinsa przeszła, jak błyskawica, myśl: — skąd? Niema tu przecież żadnego lądu! — Mimo to rzucił jednak, prawie automatycznie, do maszyny komendę: — Stop! całą mocą wstecz!

Nie skończył jeszcze, gdy nastąpił potężny wstrząs całego statku. Rozległ się straszliwy trzask. Światła elektryczne w oka mgnieniu pogasły. „Saturnja" wparła się całą szybkością na rafę podwodną w miejscu, gdzie mapa morska wykazuje 3500 metrów głębokości!

Było zbytecznem zastanawiać się nad tem, jak to było możliwe. Był to okropny, choć nie dający się w żaden sposób wytłomaczyć fakt.

Nie pozostawało ani chwili do stracenia. Woda wdzierała się raptownie do wnętrza parowca. Dzielny kapitan Hawkins nie tracił zimnej krwi. Gaszono ogień pod kotłami, zapalono zapasowe lampy naftowe, rozdzielono pasy ratunkowe i zaczęto spuszczać na wodę łodzie i tratwy ratunkowe.



Płynął przed siebie...

Niesłychaną panikę, która wybuchła pośród pasażerów, udało się słumić w bardzo krótkim czasie. Hawkins utrzymywał, przy pomocy Holtena, swych oficerów i załogi, wzorowy porządek. Zacięta energja, żelazny rygor, robiły swoje. Wszystko szło, jak w zegarku. We wszystkiem dawało się odczuć, że jest się na angielskim statku, dowodzonym przez wytrawnego marynarza. Ilość pasażerów „Saturnji" nie była, na szczęście, zbyt duża i wszyscy znaleźli pomieszczenie w łodziach. Hawkins i Holten opuścili „Saturnję" jako ostatni, aby podążyć wślad za innemi łodziami, które wzięły kurs na wyspę Świętego Pawła. Pozostałe łodzie wyprzedziły ich dość znacznie. Nie czekały na nich, bo w tem zamieszaniu w ciemnościach

nocy nikt nie mógł zauważyć braku obydwu kapitanów, tem więcej, że trzeba było skupić całą uwagę na tem, by przeładowane szalupy nie zatonęły. Łódź kapitanów była mniejsza i lżejsza, niż inne. Mieli wobec tego nadzieję, że je niezadługo dogonią Nie upłynęli jednak daleko. Szalupa ich osiadła z ostrym zgrzytem na rafie. Dno jej zostało przedziurawione. Zaledwie wyskoczyli i rzucili się wpław, jak przewróciła ją nadbiegająca fala. Holten płynął przed siebie na chybił — trafił, nawołując od czasu do czasu na towarzysza, którego nie mógł nigdzie dostrzec. Nie otrzymał odpowiedzi. Stare serce Hawkinsa nie wytrzymało i przestało bić na wieki. Morze pochłonęło jego martwe ciało, a dusza odeszła do Najwyższego Żeglarza.

Holten ujrzał tymczasem przed sobą ciemną linję lądu, o który załamywały się białe grzebienie fal. Jedna z nich uniosła go na swym grzbiecie i rzuciła, zupełnie wyczerpanego, na brzeg. Resztkami sił odczołgał się jeszcze kilkaset kroków od wody, poczem stracił przytomność.

Piekące promienie słońca obudziły rozbitka ze snu, w który zapadł był po omdleniu. Całe szczęście, że podczas katastrofy nie utracił czapki z białym pokrowcem, bo był by niezawodnie padł ofiarą porażenia słonecznego. Rozejrzał się naokoło. Był na małej wysepce wulkanicznej, otoczonej rafami. Ani śladu roślinności. Pochodzenie wulkaniczne tego mikroskopijnego skrawka lądu rzucało się w oczy. Holten zrozumiał teraz przyczynę rozbicia się „Saturnji" i niewytłomaczonych zjawisk ubiegłej nocy. Długi sen pokrzepił go i czuł się nieźle, ale zaczynało mu dokuczać pragnienie. Udał się na poszukiwanie słodkiej wody, nie mógł jej jednak znaleźć na tej wyspie. Powoli szedł ku brzegowi w kierunku, w którym spostrzegł sterczący w oddali wrak „Saturnji". Na dość spokojnej wodzie, między rafami a brzegiem, ujrzał zgubioną w nocy szalupę, pływającą do góry dnem. Skoczył do wody, podpłynął do łodzi i wydostał ją z wielkim trudem na ląd. Posiadała jeszcze prawie cały swój ekwipunek, a to ratowało go chwilowo od najgorszego. Według ogólnie obowiązujących przepisów łódź ratunkowa jest zaopatrzona we wszystko, co jest niezbędne do nawigacji i utrzymania załogi przez kilka dni przy życiu. Jednemu człowiekowi może jej zapas żywności i wody, przy oszczędnem używaniu, wystarczyć na kilka tygodni. Oprócz tego należy do jej wyposażenia całko-

wite ożaglowanie, karabin z amunicją, apteczka, latarnia, pewna ilość rakiet sygnałowych i zapałek sztormowych, różne narzędzia i temu podobne pożyteczne rzeczy.

Ugasiwszy pragnienie, wziął się raźnie do dzieła. Ustawił namiot z masztu i żagli. W jednym kącie swego prymitywnego mieszkania wykopał w ziemi niewielki dół, złożył w niem wszystkie zapasy, przyniesione z szalupy i nakrył podłogą łodzi. Praca ta zajęła mu resztę dnia. Wieczorem spożył kolację, składającą się z dwóch sucharów i kilku łyków wody z rumem i ułożył się do snu.

Następnego dnia zajął się naprawą uszkodzonego dna szalupy. Przy tak bardzo ograniczonych środkach było to rzeczą dość trudną. Dokazał jednak swego i do południa załatał dość wielką dziurę, którą wybiła ostra skała. Rozporządzał teraz stateczkiem, a ponieważ morze było spokojne, mógł się odważyć na podpłynięcie do rozbitej „Saturnji". Jeżeli mu się uda dostać się na parowiec, znajdzie tam wszystko, czego mu potrzeba, by choć przez dłuższy czas przewegetować na wyspie. Musiał tu czekać na ratunek, bo było zbyt ryzykownem, puścić się samemu w podróż do zamieszkałego lądu. Przed wieczorem, kiedy upał się cośkolwiek zmniejszył, zepchnął szalupę na wodę i wziął się za wiosła. Po godzinie wytężonej pracy dobił szczęśliwie do rozbitego parowca. Na „Saturnji" znalazł wiele zapasów w zupełnie dobrym stanie. Postanowił przewieźć najniezbędniejsze rzeczy na ląd, bo pogruchotanemu kadłubowi parowca groziło w razie nastania większej fali, całkowite zniszczenie. Odszukał rezerwowe ożaglowanie dla swej szalupy, załadował spory zapas słodkiej wody, żywności i paliwa, zabrał instrumenty nawigacyjne, mapy morskie, rakiety i flagi sygnalizacyjne, oraz lampę sygnałową.

Trzy razy przebył w ciągu ciepłej nocy księżycowej, drogę od wyspy do rozbitego parowca i z powrotem, zabierając wszystko, co mogło być pożyteczne na wyspie bezludnej. Urządził teraz swój namiot zupełnie wygodnie, ustawił w najwyższym punkcie wysepki maszt i podniósł na nim sygnały. Ukończywszy te przygotowania, wykąpał się, zjadł śniadanie i położył się, aby przespać najupalniejszą porę dnia. Całonocna praca bardzo go znurzyła, to też obudził się dopiero, kiedy słońce chyliło się ku zachodowi. Posiliwszy się, siadł w przywiezionym z „Saturnji" wygodnym leżaku i rozmyślał nad swem obecnem położeniem:

Wysepka znajduje się w pobliżu linji, uczęszczanej przez liczne statki, kursujące między Europą a Ameryką Południową. Ratunku należy się więc spodziewać lada dzień, bo łatwo jest zauważyć wywieszone sygnały. Poza tem musi reszta rozbitków wkrótce dotrzeć do lądu lub zostać spostrzeżoną i uratowaną przez jakiś przepływający tą drogą statek, a wtedy nadejdą statki ratownicze, by zabrać z „Saturnji", co jeszcze ocalało. Przy tej sposobności zobaczą również sygnały na jego wyspie i zabiorą go na swój pokład. Przyszedł wobec tego do przekonania, że nic mu nie zagraża, tembardziej, że posiadał dostateczną ilość zapasów. Niepokoiła go tylko jedna myśl: wyspa powstała wskutek niedawnego wybuchu podwodnego wulkanu i taki sam wybuch może się w każdej chwili powtórzyć, zniszczyć wysepkę i przynieść mu ostateczną zagładę. Holten odtrącał tę myśl od siebie, gdyż wierzył mocno w Opatrzność Boską i swój szczęśliwy los — mimo to jednak poczucie, że znajduje się na brzegu świeżego krateru wulkanu nie było dla niego zbyt przyjemne. Im krócej potrwa jego przymusowy pobyt na tej malutkiej oazie wśród bezmiernej pustyni wód oceanu, tem lepiej! Narazie jednak trzeba było czekać cierpliwie. Samotność dręczyła go niemało, a ratunek nie nadchodził tak szybko, jak się tego był spodziewał. Życie na wyspie było nad wyraz jednostajne: kąpiel, spacer, posiłek i sen. Codziennie tak samo! Monotonję potęgował brak jakiejkolwiek flory i fauny na tych zwałach szarego kamienia wulkanicznego. Naokoło wiecznie falujące wody Atlantyku, a nad niemi bezmierna, błękitna kopuła nieba. Gorąco dnia zabijało wszelkie myśli. Pobyt na wyspie stawał się coraz trudniejszy do zniesienia.

Po wielu dniach niecierpliwego wyczekiwania wybiła ostatecznie dla Holtena upragniona godzina wyzwolenia. Zbudziwszy się, jak zwykle, po południu, ujrzał w niedużej odległości wielki, dwukominowy statek transoceaniczny. Parowiec zatrzymał się i spuścił na wodę łódź, która wkrótce dobiła do wyspy. Po radosnem przywitaniu, podczas którego Holten dowiedział się, że statkiem, który mu przybył z pomocą, jest szybkobieżny parowiec „Polska", kursujący między Gdynią a Rio de Janeiro i Buenos Aires, wsiadł do łodzi i udał się na pokład polskiego olbrzyma oceanu. Kapitan „Polski", dawniejszy komandor marynarki, oraz jego oficerowie przyjęli rozbitka bardzo serdecznie i otoczyli go jaknajtroskliwszą opieką. Holten czuł się wkrótce

na gościnnym statku jak u siebie. Na jego prośbę zabrano z wraku „Saturnji" rzeczy tragicznie zmarłego kapitana Hawkinsa, by je później odesłać jego rodzinie.

„Polska" wracała właśnie z Rio do Gdyni, wobec czego powrót Holtena do swoich był kwestją zaledwie kilkunastu dni. Skończyły się dla niego nudy samotności na nieszczęsnej wyspie i czas schodził mu szybko. Młody kapitan — rozbitek wzbudzał we wszystkich towarzyszach podróży wielkie zainteresowanie i koło jego nowych znajomych wzrastało z każdym dniem. Zachwycał się znaną powszechnie gościnnością i serdecznością Polaków, których dzielność cenił od dawna, jeszcze z tych czasów, kiedy miał sposobność przyglądać się z bliska ich wspaniałym wysiłkom nad utworzeniem własnej floty i rozbudową Gdyni. Podziwiał szybkość, z jaką powstało nowoczesne miasto i duży, wzorowy port tam, gdzie za czasów, gdy ich biało - czerwona bandera nie powiewała jeszcze nad Bałtykiem, były tylko piaski a na nich kilka nędznych chat rybackich. Zdumiewała go wzrastająca ilość tonażu młodej floty i był wprost olśniony niesłychanym rozkwitem wybrzeża od Orłowa do Helu pod polskiem panowaniem.

Nie ukrywał wcale swego zachwytu nad wszystkiem, co polskie i był za to, jak również z powodu swego zacnego charakteru i dużych zalet towarzyskich, bardzo lubiany przez oficerów „Polski". Nie minął tydzień, a już posiadał w nich wszystkich oddanych przyjaciół. Pośród pasażerów znalazł również niemało naprawdę sympatycznych osobistości, które okazywały rozbitkowi wiele współczucia i ofiarowały mu swoją pomoc. Na tym statku wszedł Holten po raz pierwszy w bliższy kontakt z Polakami. Oznaczało to nowy etap w jego życiu. Dotychczas przebywał prawie wyłącznie wśród niemców i czuł się niemcem, choć nie był nigdy fanatycznym nacjonalistą. Miał szacunek dla Polaków, widząc ich pracę nad morzem, po odzyskaniu niepodległości, szybki rozkwit państwa polskiego i miasta Gdańska, zadający kłam bajkom o niedołęstwie i niedojrzałości Polaków, rozsiewanym przez wrogów. Ale dopiero teraz, kiedy miał sposobność poznać Polaków zbliska, uprzytomnił sobie, że przyczyny jego stale wzrastającej sympatji dla nich tkwią głębiej, że łączą go z nimi węzły krwi. Matka jego, którą zabrała mu przedwczesna śmierć w pierwszych latach jego dzieciństwa, była przecież Polką! Obraz jej zachował się niejasno w jego pamięci. Po

śmierci matki chował się u babki niemki, a ojca, który tak samo jak on obecnie, był marynarzem, widywał rzadko. Słyszał nieraz o tem, że rodziców jego łączyła głęboka miłość, że współżycie ich, rozerwane po wielu latach przez bezlitosną śmierć, było nadzwyczaj szczęśliwe i że ojciec nie mógł nigdy przeboleć utraty ukochanej żony. To było wszystko. W dziesiątym roku życia oddano go do gimnazjum, a po uzyskaniu matury do szkoły morskiej. Wkrótce potem utracił ojca, który zginął na morzu, a kilka miesięcy po nim umarła również babka i pozostał sam wśród obcych. Niewielki kapitalik, który odziedziczył, oraz suma, na którą był ubezpieczony jego ojciec, pozwoliły mu ukończyć wykształcenie. Odbył obowiązkową służbę wojskową w marynarce wojennej a potem poszedł, jako młodszy oficer, na statek handlowy. Był już kapitanem wielkiej żeglugi, kiedy wybuchła wojna i został, jako oficer rezerwy, powołany ponownie do marynarki wojennej. Po wojnie żył również wyłącznie między niemcami i zapomniał już zupełnie, że w jego żyłach płynie polska krew matki. Wystarczyło jednak krótkiego pobytu na polskim statku w otoczeniu ludzi, których coś drzemiącego w głębi jego duszy, kazało mu uważać za swoich, by przywołać w pamięci dawne zatarte, niejasne wspomnienia dziecięce o zmarłej matce-polce. Kiedy pewnego razu wspomniał o tem w rozmowie, kapitan „Polski" uściskał go ze wzruszeniem.

— Patrzcie, to jednak nie myliłem się, mówiąc do moich oficerów, że jest w panu coś słowiańskiego. A to się dopiero cieszę, że odnaleźliśmy rodaka. No, teraz my już pana od siebie nie puścimy! Przedewszystkiem musimy pana nauczyć po polsku. Bo jakże to? Syn polki, a po polsku ani słowa!?

— Będę panom bardzo wdzięczny — odparł Holten — a sposobności nie zabraknie, bo noszę się z zamiarem osiedlenia się w Gdyni na stałe, skoro tylko zlikwiduję moje sprawy w Gdańsku.

— A, to się chwali! Pracy znajdzie pan pod dostatkiem, bo bardzo nam potrzeba w marynarce doświadczonych oficerów. Flota wzrasta z każdym dniem i brak ludzi daje nam się coraz dotkliwiej we znaki.

Tymczasem nadszedł koniec podróży. Rankiem pięknego, słonecznego dnia „Polska" zawinęła majestatycznie do rodzimego portu. Holten opuszczał statek, żegnany serdecznie przez przyjaciół i towarzyszy podróży. Zamierzał niezwłocznie poje-

chać do Gdańska, lecz kapitan „Polski" nie chciał o tem nawet słuchać.

— Masz tobie! Ledwie postawił nogę na polskiej ziemi, już chce uciekać. Nic z tego, mój drogi! Pozostanie pan moim gościem przynajmniej do jutra, i basta! Kazałem już zatelefonować po samochód. Pojedziemy do mojej willi, a po obiedzie pokażę panu najnowsze roboty w porcie i miasto.

Gdynia zmieniła się w ciągu ostatniego roku do niepoznania. Liczba mieszkańców dochodzi już do dwustu tysięcy. Jest rzeczywiście na co popatrzeć. A nasz nowy dworzec, wybudowany po zniesieniu niefortunnie pomyślanego i zbyt ciasnego budynku, który przyjezdnym pokazywał wstydliwie swoje jakby z ziemi wyrastające dachy, to wprost cacko! Zachwyca się nim każdy cudzoziemiec, który do nas przybywa. U samych wrót Polski wspaniała reklama dla naszej nowoczesnej architektury. Ale co tu gadać! Sam pan osądzi!

Nadjechała piękna, ciemno-niebieska limuzyna najnowszy model, zmontowany w wykończonych przed rokiem zakładach Forda pod Gdynią.

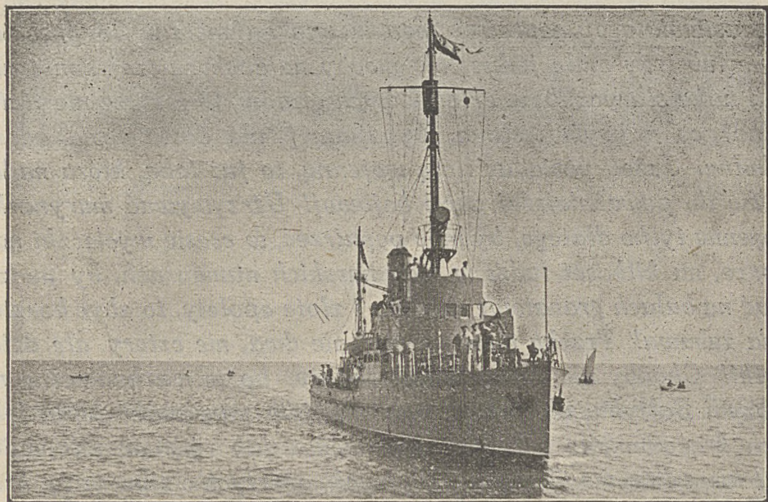
— Patrz pan, jakie luksusowe maszyny buduje teraz Ford! Praktyczne i wytrwałe, a przytem eleganckie i bajecznie tanie. Żadna inna nie może się z niemi porównać. Części składowe nadchodzą z Ameryki, a montowanie i budowanie karoserji odbywa się u nas na miejscu. Nie mała w tem zasługa władz naszego miasta, że umiały skłonić króla samochodów do wybudowania swych zakładów właśnie w Gdyni.

Wsiedli i limuzyna cichutko pomknęła ku miastu. Holten nie mógł wyjść z podziwu. Po obu stronach asfaltowanej jezdni ulicy Portowej piętrzyły się ogromne gmachy. Ani śladu po dawnych budkach i piasczystych pustkowiach! Nawet osławiony „pijany dom" za Urzędem Morskim „wytrzeźwiał", wyprostował się, stał się podobnym do innych budynków. Szosa Gdańska zachowała jedynie swoją dawną nazwę, przeistoczyła się jednak w wielkomiejską arterję komunikacyjną, po której kursowały zamiast rozklekotanych autobusów, szybkobieżne tramwaje.

Samochód zajechał przed piękną willę, tonącą w zieleni drzew. Po obiedzie w gronie gościnnej rodziny komandora, udał się z nim Holten na dalsze zwiedzanie miasta i nowej części portu, rozciągającej się pod dawniejszą wioskę Chylonję, obecnie

przedmieście przemysłowe Gdyni. Miejsce zacisznych domków wiejskich zajęły pełne pracowitego łoskotu maszyn fabryki, nad któremi górował las kominów. Gdynia przestała być nędzną, zapomnianą wioską rybacką. Zginęły ostatnie ślady jej biednej przeszłości pod panowaniem zaborcy. Stała się zwierciadłem mocarstwowej potęgi Polski, jej wielkim portem, — bramą prowadzącą poprzez morze na daleki świat!

Wybrzeże morskie jest drzwiami Polski, prowadzącemi na świat szeroki, flota wojenna zamkiem, zamykającym te drzwi. Obowiązkiem naszym jest dbać o to, aby zamek ten był odpowiednio silny, w przeciwnym bowiem razie grozi nam włamanie. Nie żałujmy grosza na budowę floty, nie upodabniajmy się do skąpca, który żałuje pieniędzy na zamek do drzwi, chroniących skarby jego przed złodziejami.



Jeden z trawlerów Marynarki Wojennej.



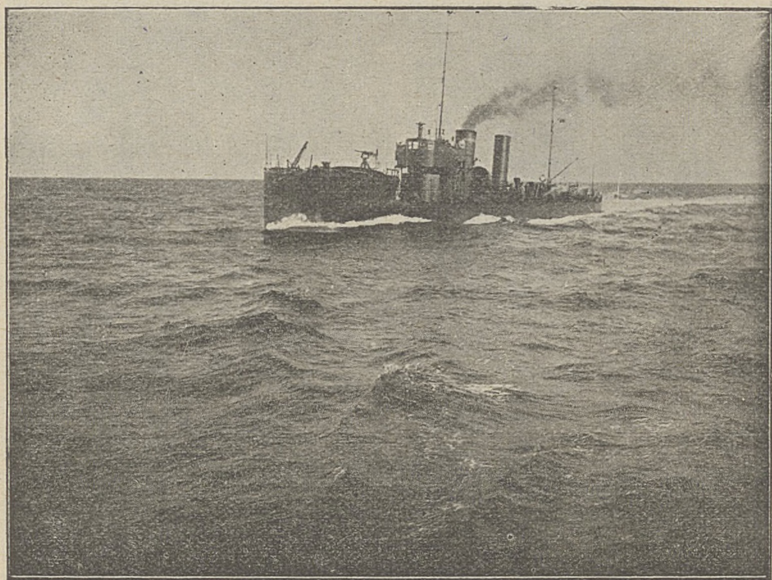
Mieczysław Przybyłowicz.

Budujmy silną flotę wojenną!

...Kiedyż wreszcie zrozumie nasze społeczeństwo, że na flotę pieniądze znaleźć się muszą, jeżeli Polska ma odgrywać jakąś rolę na morzu, jeżeli chce, by ją brano poważnie jako państwo nadmorskie?! Marynarka Wojenna jest rzeczą bardzo kosztowną i może powstać i istnieć tylko przy wielkim wysiłku materjalnym całego narodu. Rząd nie jest w stanie wykroić z niewielkiego budżetu taką sumę, którąby wystarczyła na utworzenie floty, przedstawiającej naprawdę pewną siłę na morzu. Bo przecież dwie lub trzy małe jednostki, choćby najdoskonalszej konstrukcji i kilka starych, bezwartościowych gratów, to jeszcze nie flota, tylko, co najwyżej, słaba, bynajmniej nie dostateczna kadra szkolna. Jeżeli posiadać flotę wojenną, to już taką, która nadaje się do poważniejszej akcji bojowej! Utrzymywać marynarkę wojenną tylko dlatego, by móc popatrzeć, w czasie wycieczki nad morze, na kilkaset ludzi w marynarskich mundurach, by podziwiać na balach granatowe surduty i złote epolety, to zbyt kosztowna zabawa! Trzeba mieć okręty! nie dwa, nie cztery, ale dziesiątki! Choćby nie zaraz dreadnoughty, bo to nie konieczne na naszym Bałtyku, ale jakieś dwa mniejsze pancerniki, kilka lekkich krążowników i kontrtorpedowców, jak również kilkadziesiąt torpedowców i łodzi podwodnych, opartych o silną bazę, bronioną pasmem niezdobytych warowni i paszczami potężnych, dalekonośnych dział.

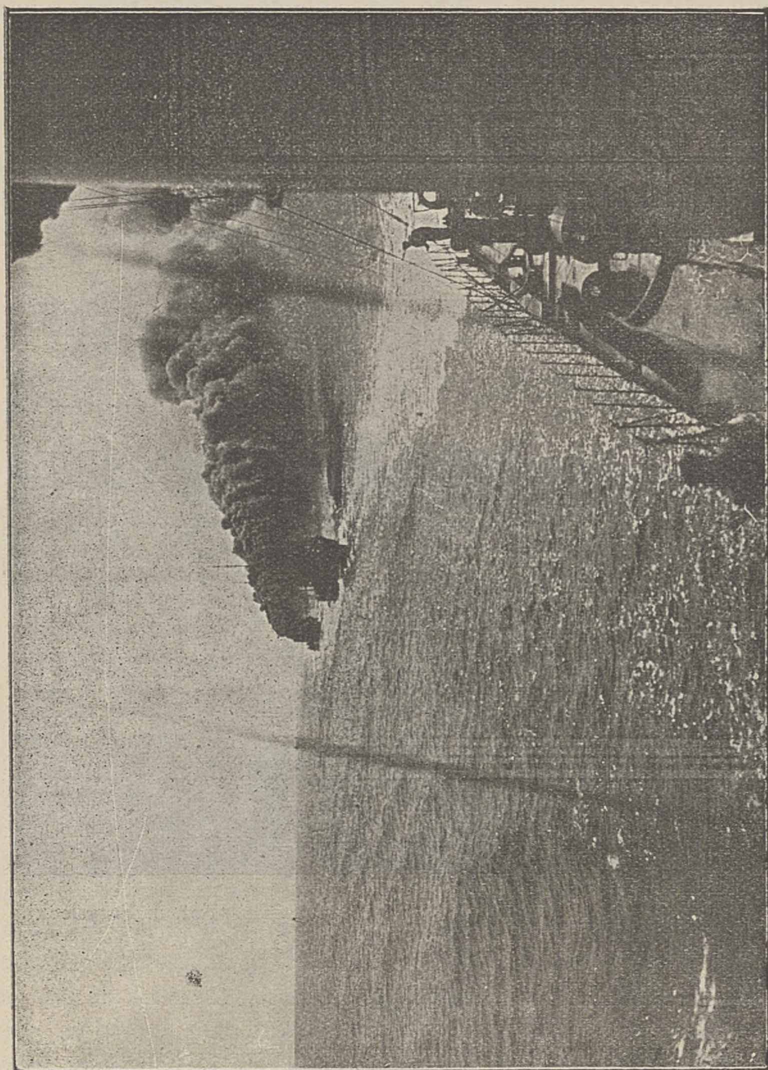
Należy poświęcić na naszą marynarkę choćby ostatni grosz, jeżeli chcemy, by Polska żyła pełną piersią na morzu, by się nie dusiła, aby się rozwijał szybko nasz handel i przemysł, a z niemi wzrastał dobrobyt narodu. Wytężyć wszystkie siły, aby na wszystkich morzach powiewała nasza biało-czerwona bandera, szanowana przez każdego, a straszna wrogowi!

Nie wolno z tem zwlekać, nie można niczego odkładać na przyszłość, lecz trzeba się zabrać natychmiast do dzieła, bo wszędzie czyha wróg i „nie wiemy ani dnia, ani godziny!"



O. R. P. „Mazur" Fot. J. Przysiecki.

Niemiecka flota wojenna składa się ze 115 jednostek 207.000 t., nasza zaś z 12 jednostek, wyporności 4.600 t. Zadanie floty niemieckiej polega na zaatakowaniu wybrzeża polskiego. A czy nasza flota jest odpowiednio silna, by Niemcom stawić opór? Nie można armat zdobywać kijem. Budujmy więc flotę, która mogłaby zabezpieczyć Polskę przed napadem wroga.

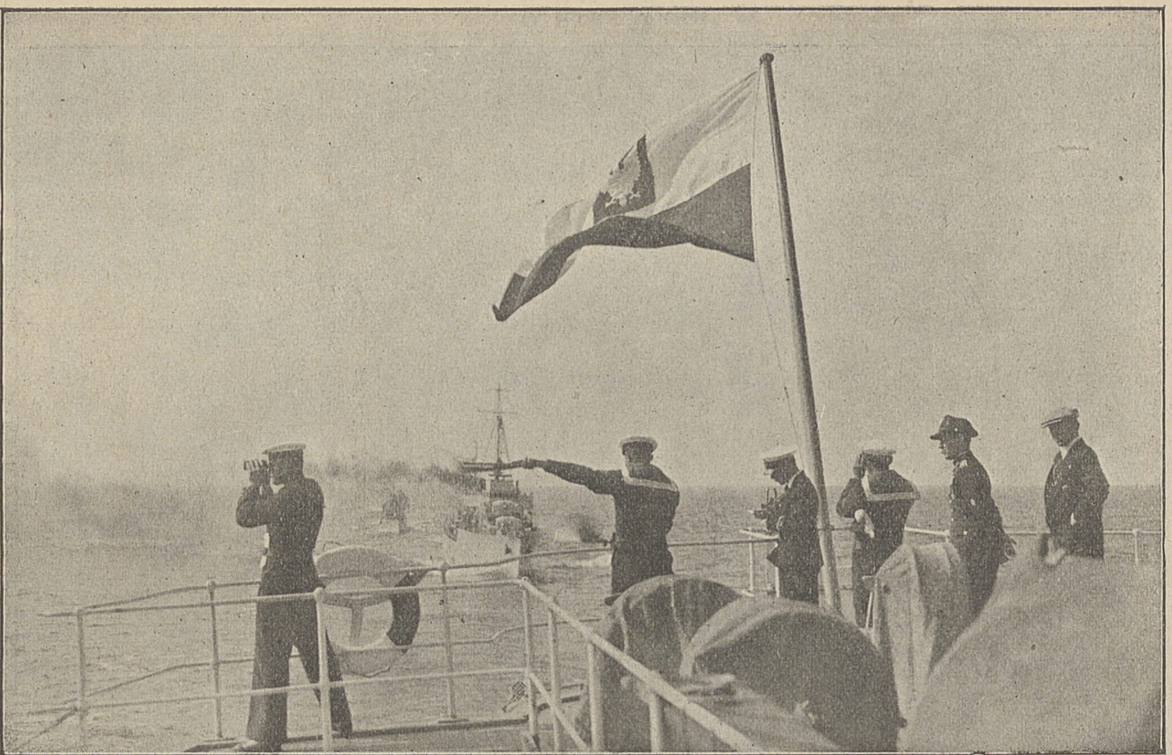


Ćwiczenia naszej Marynarki Wojennej. — Torpedowce puszczają zasłonę dymową.

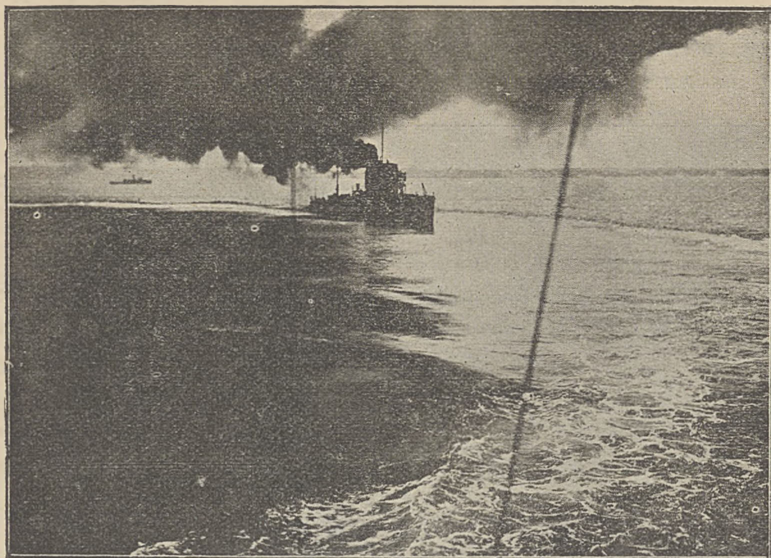
Każdy Polak winien być członkiem Komitetu Budowy Floty Narodowej, bowiem silna flota wojenna jest najlepszą gwarancją bezpieczeństwa naszego wybrzeża morskiego.



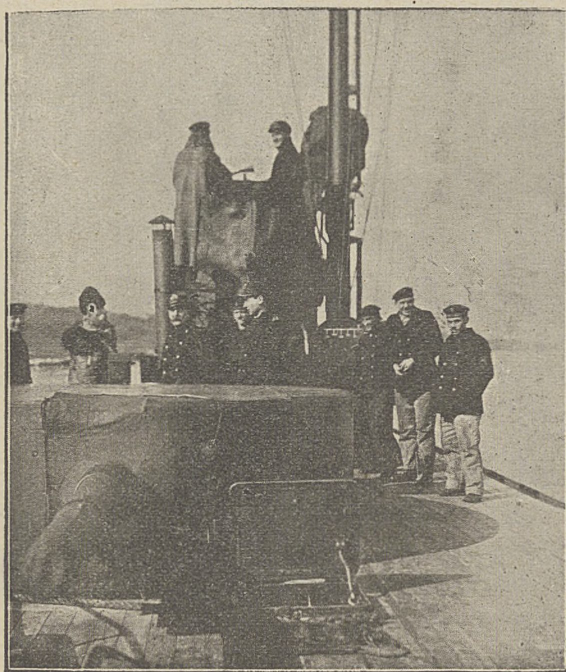
O. R. P. „Wicher”.



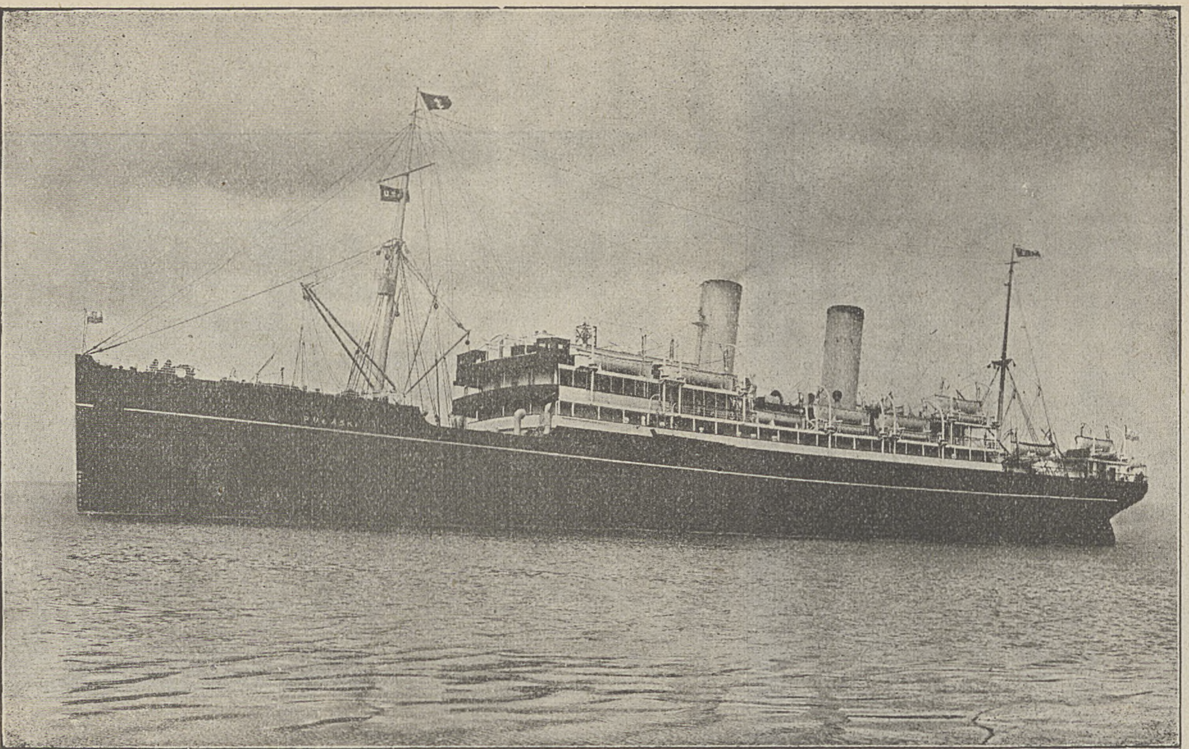
Z podróży Pana Prezydenta Rzeczypospolitej do Tallina.
Sygnalizacja na pełnem morzu pomiędzy s/s „Polonja" a okrętami wojennemi



Okręty wojenne podczas ćwiczeń. Fot. J. Przysiecki.



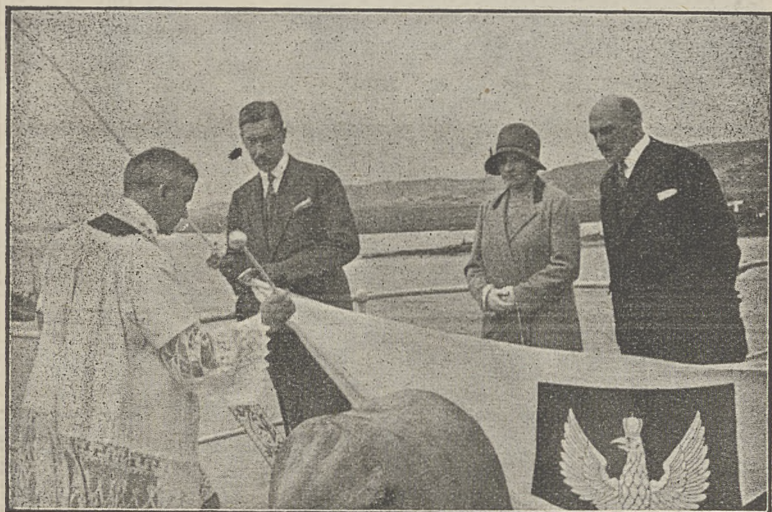
Pokład monitora Flotylli Pińskiej.



Parowiec transatlantycki „Pułaski", kursujący na linji Gdynia—Halifax—New-York.

Polska bandera na Atlantyku.

Rok ubiegły stanowi poważny etap w rozwoju naszej floty handlowej. Przesądził on bowiem o tak doniosłej sprawie, jak stała polska komunikacja transatlantycka między Gdynią a portami Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. Stało się to dzięki tej niewątpliwie przyjaznej okoliczności, że światowe duńskie towarzystwo okrętowe East Asiatic Company, którego organizacja filjalna Baltic America Line obsługiwała porty Gdynię i Gdańsk, szybko doceniło żywiołowy rozmach polskiego wybrzeża i polskiej marynarki handlowej, z czego mogło wyciągnąć jedyny wniosek, iż żerowanie obcych przedsiębiorstw okrętowych w Polsce prędzej lub później musi się skończyć na korzyść polskich interesów państwowych. Wspomniane towarzystwo duńskie poszło w swojem rozumowaniu jeszcze dalej i zrozumiało,

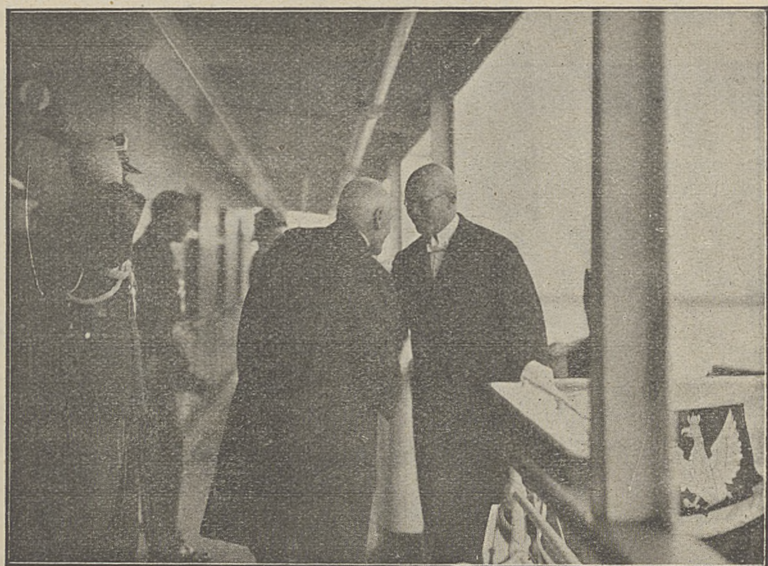


Poświęcenie bandery na jednym ze statków transatlantyckich.

że współpraca polsko-duńska na morzu może przynieść obu zainteresowanym stronom tylko wzajemne korzyści. Na podłożu takiego stanowiska między wspomnianem towarzystwem duńskiem a państwowem przedsiębiorstwem „Żegluga Polska" została zawarta umowa, mocą której została powołana do życia dzisiejsza linja Gdynia — Ameryka w drodze przejęcia agend i tonnażu dawnej Baltic America Line. Umowa ta gwarantuje zrozu-

miałą przewagę strony polskiej w zarządzie towarzystwa, ponieważ przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" rozporządza 52,2% udziałów. Stanowisko prezesa zarządu i naczelnego dyrektora zajmują Polacy. W ten sposób państwo Polskie, obywając się bez nader kosztownych inwestycyj, stało się posiadaczem transatlantyckiej linji okrętowej, obsługującej przedewszystkiem polską emigrację do Ameryki Północnej, oraz emigrację do powstałych po wojnie państw bałtyckich.

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe Linja Gdynia — Ameryka, tak bowiem brzmi nazwa towarzystwa, jest właścicielem trzech atlantyckich okrętów, a mianowicie: „Polonia", „Pułaski" i „Kościuszko". Pierwszy z tych okrętów został zaszczycony wyborem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, który

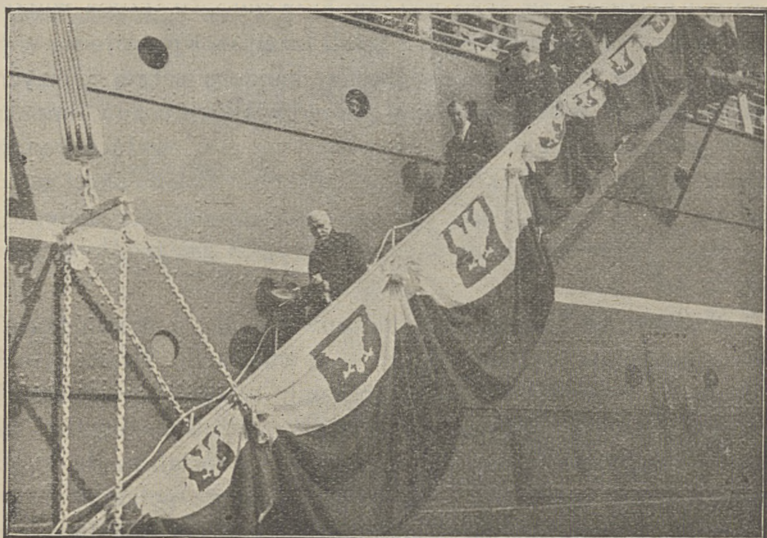


Pan Prezydent Rzeczypospolitej Prof. Dr. Ignacy Mościcki i Naczelnik Państwa Estońskiego Dr. Strandmann na pokładzie s/s „Polonja" w stolicy Estonji Tallinie.

na „Polonji" udał się w sierpniu ubiegłego roku z rewizytą do Naczelnika Państwa Estońskiego. Podróż ta była jednocześnie pierwszą walną rewją marynarki polskiej, ponieważ największemu z naszych okrętów handlowych towarzyszyła w tej podróży polska marynarka wojenna. Na pamiątkę tej podróży w apartamentach reprezentacyjnych okrętu „Polonia" została umieszczo-

na tablica, świadcząca o tej ważnej dacie w dziejach okrętu. Nie mniej okręt „Pułaski" zdążył już utrwalić się w pamięci naszego społeczeństwa. Przyczyniła się do tego w niemałym stopniu wycieczka dziennikarska do Kopenhagi, a następnie sześciodniowa podróż po Bałtyku, połączona ze zwiedzaniem Sztokholmu i Helsingforsu, w której wzięło udział około tysiąca osób ze wszystkich sfer społeczeństwa. Trzeci z naszych transatlantyckich okrętów, noszący nazwisko bohatera dwóch światów, zaskarbił sobie dotychczas wdzięczną pamięć pasażerów polskich i amerykańskich oraz licznych rzesz emigrantów.

Zdając sobie sprawę z wielkiego sentymentu, jaki niezaprzeczalnie żywi dzisiaj całe społeczeństwo polskie dla własnego morza i wszystkiego, co z morzem tem jest związane, nie możemy



Powrót Pana Prezydenta Rzeczypospolitej do Gdyni.

zapominać o tych wszystkich praktycznych względach, które zostały urzeczywistnione, dzięki założeniu Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa Okrętowego.

Przedewszystkiem, co korzysta na tem państwo Polskie? Otóż stwierdzić należy, że podróż z Polski do Ameryki Północnej lub odwrotnie jest nader kosztowną. To też przy ożywionym ruchu emigracyjnym i licznych wycieczkach polonji amerykańskiej dla poznania macierzystego kraju wielkie sumy pieniężne

wypływały poza granice państwa ze znacznym uszczerbkiem dla naszego bilansu handlowego i płatniczego, przynosząc poważne zyski obcym przedsiębiorstwom okrętowym, a Polsce niemniej poważne straty. Dzięki zawiązaniu polskiego przedsiębiorstwa okrętowego, straty te w poważnym stopniu zostały ograniczone, znaczna część pieniędzy pozostaje w wewnętrznym obrocie krajowym, zaś sumy, wydawane na podróż przez naszych rodaków z za oceanu składają się na aktywną pozycję dla państwa. Linja Gdynia — Ameryka poza temi względami materjalno-gospodarczemi wnosi jeszcze wielką pozycję moralną.

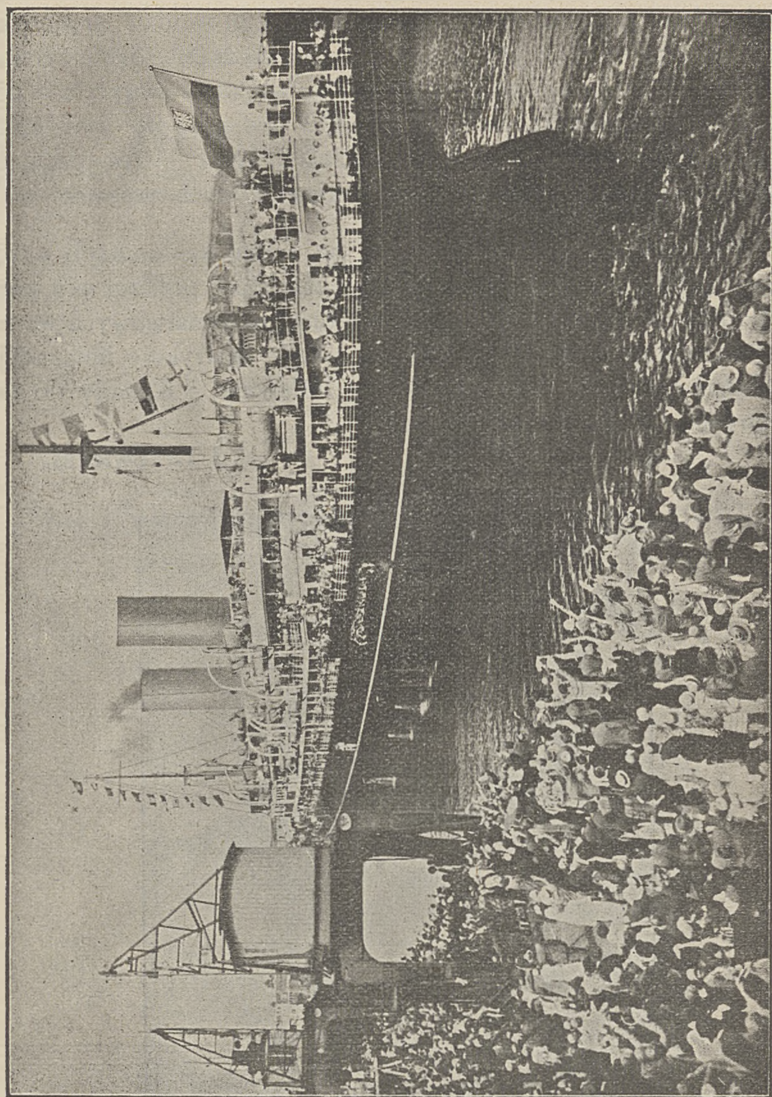
Polska bandera na Atlantyku!

Dla naszego samopoczucia państwowego, dla naszego prestiżu zagranicą jest to sukces niemały! A nasze wychodźctwo za oceanem? Nie da się tego wyrazić słowami. To trzeba widzieć!

Tysiące par oczu, przysłoniętych łzami — wpatruje się w powiewającą na rufie biało-czerwoną banderę naszej Ojczyzny. Trzeba wyczuć własnem sercem potęgę wielkich uczuć, które budzi w sercach naszych rodaków dumnie powiewająca bandera polska w porcie New-Yorku, czy Halifaxu. Polski okręt na obczyźnie, to skrawek ziemi polskiej, majaczącej dla niejednych w mglistych już wspomnieniach, dla drugich zaś źródło godności narodowej.

Najbardziej bezpośrednio odczuwają fakt istnienia polskiej transatlantyckiej linji okrętowej — emigranci. Przez tyle lat traktowani przez obcych po macoszemu, tylekroć traktowani jako żywy towar, bardziej wytrzymały aniżeli zwierzęta, więc mniej wymagający troskliwości, podniesieni zostali nagle do godności wolnego człowieka. Emigrant polski na polskim okręcie, choć nie może dojrzeć na zamkniętej bezmiarem wód linji horyzontu zarysów znanego mu od dzieciństwa krajobrazu, przecież raźniej czuje się na duszy, gdy słyszy wokół mowę rodzinną. Emigrant nasz, zstępując z pokładu swojego okrętu na obcą ziemię, wyraźnie czuje, że za nim stoi potężne zaplecze wolnego Państwa, że okręt widoczny jeszcze w porcie, jest mu symbolem dalekiego zasięgu Ojczyzny.

Nie wszyscy jeszcze emigranci polscy podróżują polskiemi okrętami. Wina to dziedzictwa wczesnych lat naszej państwowości, kiedy cudzoziemskie przedsiębiorstwa okrętowe w poszukiwaniu doraźnych zysków usadowiły się na polskim rynku komu-



Przed podróżą przez ocean. — Tłumy publiczności żegnają s/s „Polonię" odpływającą do Ameryki.

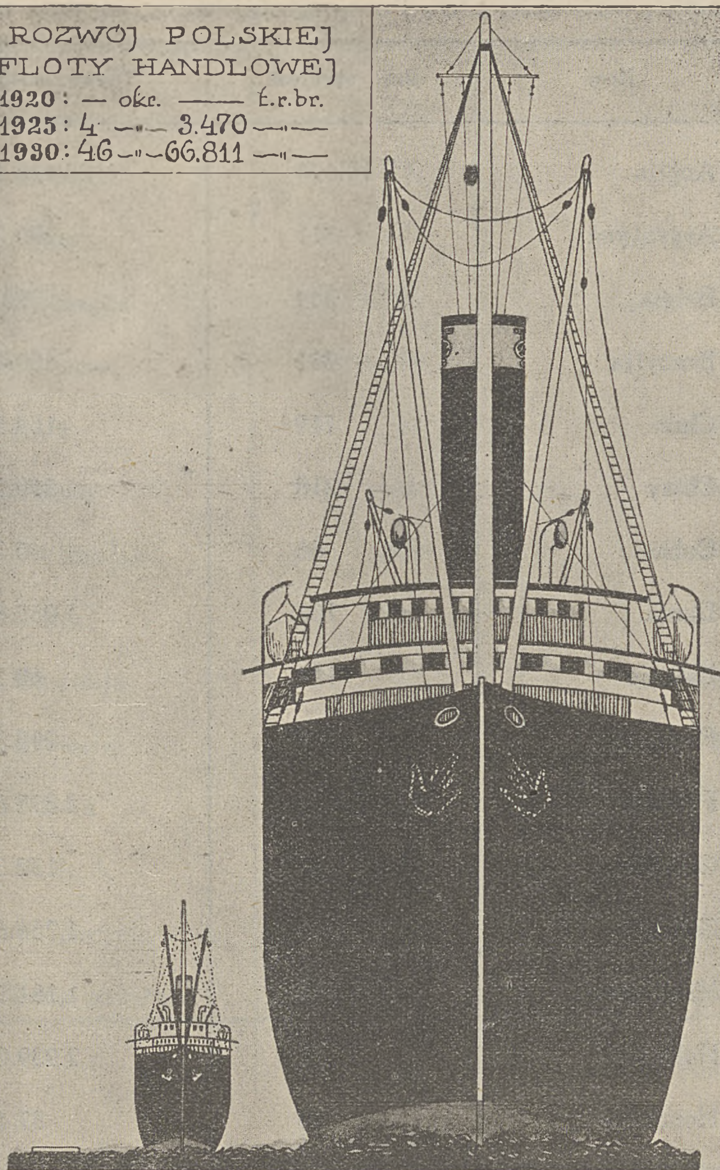
nikacji okrętowej. Stan ten, niestety, przetrwał z niewielkiemi zmianami do dnia dzisiejszego. Na szczęście rosnąca popularność Linji Gdynia — Ameryka, będąca rezultatem wzrastającego uświadomienia obywatelskiego, zmienia samorzutnie ten stan z dnia na dzień. Nie jest to sprawa ani prosta, ani łatwa. Obce przedsiębiorstwa zasmakowały w łatwych zyskach i nie dadzą się

łatwo zepchnąć z rynku. Najlepszym tego dowodem ostra kampanja, jaką z pewnych źródeł usiłowano prowadzić przeciwko Linji Gdynia — Ameryka nieomal do ostatnich dni. Brzmi to nieco paradoksalnie, aby polska instytucja w Polsce cierpiała z powodu obcych prześladowań, ale niemniej jest prawdą. Tem lepiej to natomiast świadczy o walorach Linji Gdynia — Ameryka, że wychodzi zwycięską ręką z tych konkurencyjnych zapasów.

Niewątpliwie jednak taki stan na rynku komunikacji okrętowej jest przejściowem niedomaganiem, które prędzej czy później zostanie w sposób, dla naszych interesów państwowych wskazany, rozwiązane, tembardziej, że ostatnie restrykcje imigracyjne Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i Kanady do takiego zakończenia sprawy naglą.

J. Drzewiecki.




ROZWÓJ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ
1920: — okr. —— t.r.br.
1925: 4 —"— 3.470 —"—
1930: 46 —"— 66.811 —"—
1920.
1925.
1930.

Tonaż światowej floty handlowej.
według rejestru Lloyd'u angielskiego na rok 1930.

Kraj	Ilość okrętów	Tonaż brutto
Anglja	10.679	23.116.147
Argentyna	311	296.236
Belgja	244	529.043
Brazylja	391	560.680
Chili	119	154.563
Chiny	218	319.224
Cuba	66	45.270
Danja	701	1.055.867
Estonja	116	60.383
Finlandja	348	298.323
Francja	1.662	3.378.663
Gdańsk	33	132.366
Grecja	516	1.266.685
Hiszpanja	877	1.161.591
Holandja	1.339	2.939.067
Honduras	35	87.490
Italja	1.380	3.284.660
Japonja	2.059	4.186.652
Jugosławja	153	281.396

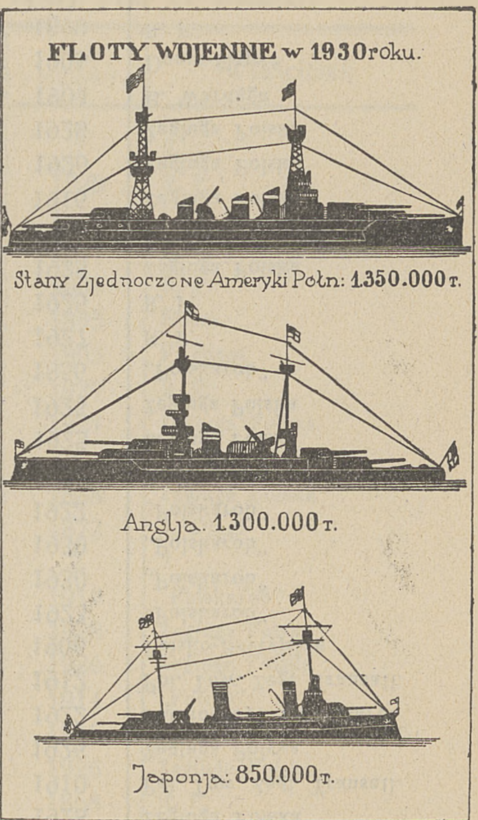
Kraj	Ilość okrętów	Tonaż brutto
Łotwa	108	150.159
Meksyk	56	53.883
Niemcy	2.127	4.092.552
Norwegja	1.807	3.224.493
Panama	29	62.434
Peru	38	62.160
Polska	**46**	**66.841**
Portugalja	269	246.368
Rosja	1.385	1.510.125
Rumunja	34	68.647
Szwecja	379	440.506
Turcja	189	172.096
U. S. A.	4.383	14.482.022
Wenezuela	43	59.674
Inne państwa	342	228.046
Razem	32.482	68.074.312

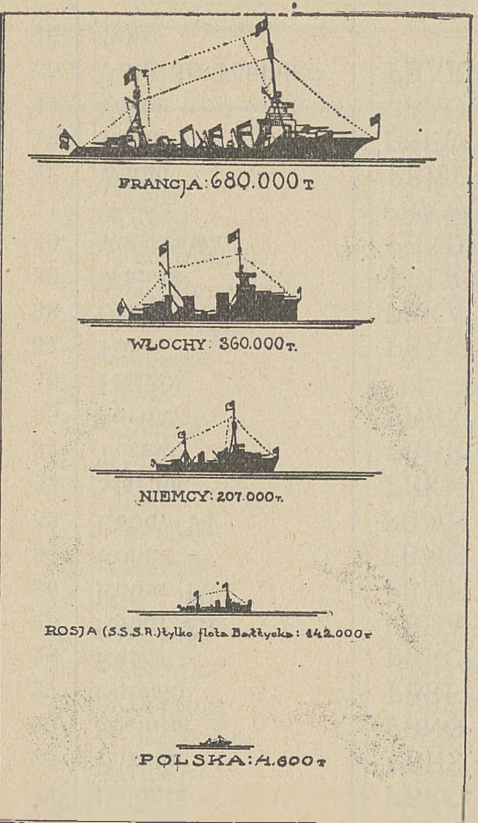
UWAGA: W ogólnem zestawieniu Lloyd'u tonażu światowej floty handlowej na rok 1930 **Polska nie była uwzględniona,** wobec czego wstawiliśmy dane statystyczne, według obliczeń naszych, odliczając odpowiednią ilość ton i jednostek z rubryki „inne państwa". Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że spis Lloyd'u uwzględnia państwa, flota których jest mniejsza od naszej.

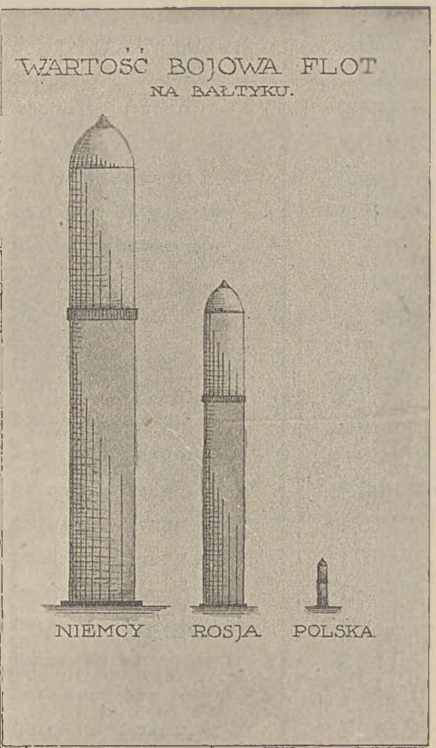
Rejestr okrętów Polskiej floty handlowej na r. 1930.

L. b.	Nazwa statku	Sygnał zapoznawczy	Rodzaj statku	Tonaż brutto	Rok budowy	Właściciel
1	Anna	PBLA	szkuner	23,7	?	?
2	Bizon	PBKY	holownik portowy	95,7	1928	R. P.
3	Castor	PBKL	holownik portowy	63,6	1919	R. P.
4	Chorzów	PBHZ	parowiec fracht.	845,—	1921	P. P. Żegluga Polska
5	Dar Pomorza	PBYZ	fregata z motorem pom.	1.567,—	1909	R. P.
6	Elibor III.	—	holownik portowy	33,—	1895	Elibor
7	Eugenja	PBKS	szkuner	22,—	1905	F. Bigot
8	Ewa	PBKM	kuter żagl.-motorowy	29,—	1929	R. P.
9	Gdańsk	PBAX	parowiec pasażerski	538,—	1927	Żegluga Polska
10	Gdynia	PBHZ	parowiec pasażerski	549,—	"	Żegluga Polska
11	Hanka	PBLS	parowiec pasażerski	91,5	1888	Żegluga Polska
12	Helena	PBKT	szkuner	27,5	1872	J. Długi
13	Henryk	PBKU	szkuner	26,7	?	?
14	Ira	—	lichtuga	135,—	1919	„Polskarob"
15	Jadwiga	PBLN	parowiec pasażerski	270,2	1928	Żegluga Polska
16	Katowice	PBHW	parowiec fracht.	1.994,6	1926	Żegluga Polska
17	Kopernik	PBLJ	parowiec fracht.	778,3	1914	„Polryż"
18	Kościuszko	PBRD	parowiec pasażerski	6.522,—	1915	Pol. Tow. Żegl. Transatl.
19	Kraków	PBHU	parowiec fracht.	2.018,1	1926	Żegluga Polska
20	Lwów	PBAL	bark z motorem pom.	1.293,—	1868	R. P.
21	Łódź	PBNF	parowiec pas.-towarowy	2.450,—	1907	Polsko-Bryt. Tow. Okręt.

22	Marylka	—	lichtuga	247,—	1912	„Polskarob"
23	Niemen	PBLM	parowiec fracht.	3.108,—	1928	Żegluga Polska
24	Polonja	PBRC	parowiec pasażerski	7.499,7	1910	Pol. Tow. Żegl. Transatl.
25	Poznań	PBHS	parowiec fracht.	2.017,5	1926	Żegluga Polska
26	Premjer	PBNG	parowiec pas.-towarowy	3.540,1	1922	Polsko-Bryt. Tow. Okręt.
27	Pułaski	PBRF	parowiec pasażerski	6.344,9	1912	Pol. Tow. Żegl. Transatl.
28	Rewa	PBNC	parowiec pas.-towarowy	2.375,7	1906	Polsko-Brytyjskie
29	Robur III	PBHA	parowiec fracht.	1.894,2	1923	„Polskarob"
30	Robur IV	PBMF	parowiec fracht.	1.994,6	1930	„Polskarob"
31	Robur V	PBMG	parowiec fracht.	1.974,7	1930	„Polskarob"
32	Robur VI	PBMH	parowiec fracht.	2.088,5	1922	„Polskarob"
33	Starnia	PBKN	kuter żagl.-motorowy	29,—	1929	R. P.
34	Tczew	PBHR	parowiec fracht.	760,4	1925	Żegluga Polska
35	Toruń	PBHX	parowiec fracht.	2.018,3	1925	Żegluga Polska
36	Triczi	—	lichtuga	157,7	1856	„Polskarob"
37	Tur	PBAK	holownik	85,9	1927	R. P.
38	Ursus	PBKA	holownik	166,5	1925	R. P.
39	Wanda	PBLR	parowiec pasażerski	270,3	1928	Żegluga Polska
40	Warszawa	PBND	parowiec pasażerski	2.486,5	1916	Polsko-Brytyjskie
41	Warta	PBAW	parowiec fracht.	2.493,—	1916	Żegluga Polska
42	Wilno	PBHT	parowiec fracht.	2.018,1	1926	Żegluga Polska
43	Wisła	PBLW	parowiec fracht.	3.108,—	1928	Żegluga Polska
44	Vesta	PBAO	szkuter motorowy	57,5	1904	B. Wardęga
45	Ville de Toulon	PBAR	parowiec fracht.	672,—	1905	Dunin-Ślepść
46	Żubr	—	holownik	60,—	1890	R. P.
			Razem:	66.841,—		


FLOTY WOJENNE w 1930 roku.
Stany Zjednoczone Ameryki Półn: 1.350.000 T.
Anglja. 1300.000 T.
Japonja: 850.000 T.


FRANCJA: 680.000 T
WŁOCHY: 360.000 T.
NIEMCY: 207.000 T.
ROSJA (S.S.S.R.) tylko flota Bałtycka: 142.000 T
POLSKA: 4.600 T


WARTOŚĆ BOJOWA FLOT
NA BAŁTYKU.
NIEMCY
ROSJA
POLSKA

Znaki wywoławcze okrętowych stacyj radjotelegraficznych Polskie Marynarki Wojennej i Handlowej.

Okręty wojenne:

Burza	SPWN
Generał Haller	SPWB
Iskra	SPWC
Jaskółka	SPWV
Komendant Piłsudski	SPWA
Kujawiak	SPWF
Krakowiak	SPWG
Mazur	SPWC
Podhalanin	SPWT
Pomorzanin	SPWU
Rybitwa	SPWD
Ryś	SPWL
Ślązak	SPWI
Wicher	SPWK
Wilja	SPWW
Wilk	SPWH
Żbik	SPWM

Okręty handlowe:

Gdańsk	SPAG
Gdynia	SPAF
Katowice	SPAC
Kraków	SPAE
Kościuszko	SPEA
Lwów	SPCA
Łódź	SPBO
Niemen	SPAI
Polonja	SPEB
Poznań	SPAB
Premjer	SPBP
Pułaski	SPEC
Rewa	SPBR
Robur III	SPBA
Robur IV	SPRB
Robur V	SPBC
Robur VI	SPBD
Toruń	SPAA
Warta	SPAH
Warszawa	SPBS
Wilno	SPAD
Wisła	SPAJ

M. PRZYBYŁOWICZ, mjr. lotn. w st. sp.

Zastosowanie fotografji lotniczej do celów hydrograficznych.

Istnieje szereg zdobyczy współczesnej techniki, które są mało znane przez szeroki ogół, zwłaszcza u nas, w Polsce, aczkolwiek posiadają bardzo duże znaczenie i znajdują szerokie zastosowanie praktyczne zagranicą. Między innemi należy do nich t. zw. fotografja lotnicza lub „napowietrzna", to jest dokonywanie zdjęć fotograficznych ze statków powietrznych i balonów na uwięzi.

Najczęściej posługujemy się przy takich zdjęciach płatowcami. U nas używa się fotografji lotniczej, prawie wyłącznie do celów wojskowych. W ostatnich czasach jednak zaczęliśmy posługiwać się nią także w dość skromnych rozmiarach, przy regulacji granic i rzek oraz przy pomiarach katastralnych. Pozostałe wielorakie możności zostosowania fotografji lotniczej są znane jedynie nielicznym specjalistom i nie zostały u nas dotychczas wykorzystane praktycznie. Nie będziemy zastanawiali się nad temi przysługami, które nam mogą oddać zdjęcia na lądzie, lecz ograniczymy się do omówienia w krótkich słowach korzyści, które możemy z nich wyciągnąć na morzu; a są one dość poważne.

Wiemy z doświadczenia, że w pomyślnych warunkach oświetlenia (pogoda słoneczna lub nieznaczne zachmurzenie) i przy spokojnej powierzchni morza widać bardzo dobrze dno morskie w miejscach stosunkowo płytkich a także przedmioty, pływające niezbyt głęboko pod powierzchnią. Wzrok nasz przenika wodę tem lepiej i głębiej, im wyżej leży punkt, z którego obserwujemy i im więcej zbliża się do pionu linja obserwacji.

Ze względu na szybkość oraz możność dowolnego regulowania wysokości, wprost idealnem obserwatorjum jest płatowiec. Dlatego też znalazł on jeszcze w czasie wojny światowej szerokie zastosowanie przy zwalczaniu łodzi podwodnych i poszukiwaniu min morskich. Obserwacja lotnicza, utrwalająca swoje spostrzeżenia zdjęciami fotograficznemi, oddała marynarce wojennej na tem polu cenne usługi.

Nic więc dziwnego, że w czasie pokojowym wpadły państwa zachodnie na pomysł wykorzystania lotniczych zdjęć dna morza dla celów hydrografji. Liczne doświadczenia w tym kierunku, przeprowadzone szczególniej we Francji, wykazały, że zdjęcia fotograficzne ze statków powietrznych są bardzo cennym środkiem pomocniczym przy pracach pomiarowych i badaniu dna morskiego na małych głębokościach. Dzięki takim zdjęciom dokonano w krótkim czasie całego szeregu ważnych poprawek map morskich.

Każde zdjęcie lotnicze pokrywa dość znaczny obszar i wykazuje wszystkie szczegóły bardzo dokładnie, — oczywiście tylko wtedy, gdy zostało wykonane w odpowiednich warunkach oświetlenia i przy spokojnej powierzchni wody — pozwala więc stwierdzić ewentualne zmiany ukształtowania dna znacznie szybciej i często dokładniej, niż można to uczynić za pomocą sondowania, nie poprzedzonego wywiadem lotniczo-fotograficznym.

Zapoznaliśmy naszych czytelników w tych kilku słowach z nieznaną im, zapewne, dotychczas dziedziną pracy lotnictwa. Może niejednemu marynarzowi i rybakowi nasunęła się przy tem myśl, czy nie można by korzystać z obserwacji lotniczej również przy połowie ryb, szczególnie gatunków, wędrujących wielkiemi gromadami, jak n. p. śledzie. Słyszeliśmy, że zagranicą czyniono próby także w tym kierunku, szczegółowe wyniki tych doświadczeń nie doszły jednak dotychczas do naszej wiadomości. Może być, że ta krótka wzmianka zachęci Morski Instytut Rybacki do zbadania tego zagadnienia przy pomocy naszego lotnictwa morskiego?!



Budowa statków olbrzymów w starożytności.

Spoglądając w naszych portach na wspaniałe olbrzymy oceanu, luksusowo urządzone i wyposażone w najnowsze zdobycze nowoczesnej techniki, myślimy nieraz z politowaniem o tem, w jakich to „łupinach" udawali się w podróż po dalekich morzach starożytni żeglarze. W parze z tem politowaniem idzie, co prawda, szczery podziw dla ich odwagi, nie wyklucza on jednak poczucia bezgranicznej wyższości nad naszymi pra pradziadami i lekceważącego uśmieszku na wspomnienie o ich różnych galarach, bi-, tri- i kwadriremach z przed 2000 lat, o których mamy przeważnie bardzo mgliste pojęcie, bo, pochłonięci całkowicie olbrzymiemi postępami współczesnej techniki, zaniedbujemy coraz więcej szczegółowe studja historji starożytnej.

Nie zdajemy sobie więc sprawy z faktu, że nasze dzisiejsze potężne konstrukcje okrętowe posiadały, w dalekiej przeszłości, poprzedników, nie ustępujących im bynajmniej pod względem wielkości i jakości wykonania, ba, przewyższających je niekiedy, abstrahując oczywiście od siły popędowej w postaci turbin parowych, silników spalinowych oraz elektryczności, jaką rozporządzamy w dobie obecnej.

Nietrudno to sprawdzić, jeżeli zagłębimy się w dzieła starogreckich historjografów, z ich opisów bowiem dowiemy się ze zdumieniem, że przeszło dwadzieścia stuleci przed nami pływały na morzu Śródziemnem okręty, o naprawdę imponujących rozmiarach.

W trzecim stuleciu przed Chrystusem wybudowano, na rozkaz Ptolomeusza IV., króla Egiptu, statek, którego długość wynosiła 126 metrów, szerokość 17 mtr. a wysokość od stępki do górnego pokładu około 24 metrów. Był to statek wiosłowy; posiadał cztery olbrzymie stery a najdłuższe jego wiosła mierzyły 17 metrów. Dziób i rufę zdobiły wspaniałe rzeźby zwierząt, które miały blisko sześć metrów wysokości. Pomieszczenia wewnętrzne upiększały bajeczne malowidła i rzeźby, wykonane ręką najznakomitszych artystów onych czasów. Załoga składała się z dwuch tysięcy ludzi!

Ten sam król Ptolomeusz IV. posiadał również ogromny statek rzeczny „Thalamegos", rzeczywiście luksusowo urządzo-

ny a ustępujący, co do rozmiarów, niewiele opisanemu poprzednio kolosowi.

„Thalamegos" był bowiem 105 metrów długi, 13½ mtr. szeroki a wysokość od stępki do najwyższej nadbudówki nad pokładem wynosiła 27 metrów. Wewnątrz statku mieściły się wspaniałe komnaty i sale. Wzdłuż burt i rufy biegła dwupiętrowa galerja. Na pierwsze piętro wiódł, z rufy, piękny przedsionek, zdobiony bogato inkrustacjami z kości słoniowej i drogocennych gatunków drzewa. Wielka sala posiadała dwadzieścia drzwi z drzewa tuji, wykładanego kością słoniową. Zdobiła ją duża ilość kolumn cyprysowych, upiększonych bogato kością słoniową i złotem. Ściany były wykładane drzewem cedrowem i cyprysowem. Belki poprzeczne były pokryte przecudnemi rzeźbami i grubo złocone. Obok tej sali mieściła się sypialnia o siedmiu łożach a opodal mieszkanie dla kobiet, składające się z jadalni i drugiej obszernej komnaty. Z niej wiodły schody kręcone do wspaniałej kaplicy, w której stał przepiękny marmurowy posąg bogini Wenery. Urządzoną z nadzwyczajnym przepychem salę bankietową, ozdobioną kolumnami z przecudnego marmuru, prześcigała jeszcze wspaniałością i bogactwem druga, zwana salą Bachusa.

Na górnym pokładzie widniał pawilon w kształcie namiotu, połączony schodami z dwoma galerjami. Jedna z nich była zdudowana w stylu assyryjskim, druga w stylu egipskim. Ostatnia posiadała kolumny czarne i białe z rzeźbami róż, świętego kwiatu lotosu i fasoli oraz zbóż. Oprócz tego zawierał statek wielką ilość mniejszych, lecz równie pięknych pomieszczeń.

Całe olinowanie i ożaglowanie było zabarwione purpurą, co było w tych czasach wielką rzadkością i niesłychanym luksusem. Wielki maszt statku „Thalamegos" mierzył ponad trzydzieści metrów.

Hieron II., król Syrakuzy, panujący od roku 269, do 215 przed Chrystusem, lubował się również w wielkich okrętach i interesował się bardzo budownictwem morskiem. Wykonawcami jego pomysłów byli znani po dziś dzień uczeni konstruktorzy, Archimedes i neapolitańczyk Archias.

Hieron II. budował swe statki-olbrzymy nie tylko dla celów wojennych i reprezentacyjnych, lecz służyły one także dla handlu. Posługiwano się nimi zwłaszcza przy przewożeniu zbo-

ża. Pojemność ich wynosiła od 7.000 do 10.000 ton a może i więcej.

Największy z okrętów floty Hierona II. został wykonany przez Archiasa, według planów i pod nadzorem Archimedesa. Dano mu początkowo nazwę „Syrakuzanka", a później „Aleksandryna". Długość jego wynosiła przeszło półtorasta metrów. Posiadał trzy pokłady. Podłogi były wyłożone prześliczną mozaiką, wyobrażającą cały przebieg życia Homera i szereg scen z jego „Iljady".

Na pokładach założono piękne ogrody i bajeczne wodotryski ze słodką wodą. Wzdłuż burt stały altany, obrośnięte winem, bluszczem i różami. Wspaniała sala Wenery miała podłogę z achatu i drzwi z kości słoniowej a zawierała nieprzeliczoną ilość posągów, waz i przeróżnych przedmiotów sztuki. Komnata, mieszcząca bibljotekę, miała sufit, sklepiony na kształt nieba i pokryty wszystkiemi konstelacjami gwiazd, widocznemi w czasie budowy statku.

W szeregu małych wieżyczek nad pokładem mieściły się kuchnie, śpiżarnie i magazyny. Statek posiadał cysternę na słodką wodę o pojemności 60,000 litrów. Druga olbrzymia cysterna zawierała wodę morską, w której pływało mnóstwo przeróżnych ryb.

Oprócz tego miał statek osiem wieżyc warownych, uzbrojonych w potężne dzwigi oraz ogromne katapulty i balisty, które wyrzucały potężne pociski na bardzo znaczną odległość. Dźwigi największej wieży były tak silne, że mogły unieść z wody całą galarę normalnej wielkości .

Ten kolos morski miał trzy maszty a osiem kotwic. Drzewa, potrzebnego na wielki maszt, nie było na całej wyspie Sycylji. Znaleziono je, ostatecznie, w lasach dalekiej Hiszpanji i przywieziono z wielkim trudem, do Syrakuzy.

Po szeregu podróży na morzu Śródziemnem udał się Hieron II. do Egiptu, by odwiedzić swego przyjaciela, Ptolomeusza IV. i przy tej sposobności podarował mu swoją wspaniałą „Syrakuzankę", którą Ptolomeusz nazwał „Aleksandryną".

Od tego czasu minęło więcej, niż dwa tysiące lat, zanim świat ujrzał ponownie na morzach takie olbrzymy, jakimi były „Thalamegos" i „Syrakuzanka".

Przekonujemy się więc jeszcze raz, że rzeczywiście „niema nic nowego pod słońcem".

Wiatr od morza.

Ziściły się tęsknoty i marzenia najśmielsze dziadów i ojców naszych. W huraganowym ogniu dział, wśród zgiełku zawieruchy wojennej w gruzy rozpadły się trony zaborców, grzebiąc pod swym ciężarem moc i potęgę wrogów naszych.

Nad prastarą ziemicą naszą zabłysła złota jutrzenka wolności. Od Karpat aż po Bałtyku modre fale, od Śląska — kolebki polskości, aż hen, poza Niemen, do świętej ziemi Wileńskiej i Dźwiny nurt chłodnych — jeden płomień potężny ogarnął serca polskie, jedna zabrzmiała pieśń mocarna i radosna — „Jeszcze nie zginęła!"

A gdy wróg nasz targnąć się poważył na całość granic Rzeczypospolitej, spotkał się z takim odporem, na jaki stać tylko patrjotyczny Naród Polski. Już nie walczyła wtedy odosobniona garstka szaleńców z Pierwszej Brygady. Powstała do walki o święte prawa wolności siła, potęga, żywioł. Na zew Komendanta Naród cały pod bronią stanął, bagnetem kreśląc odpowiedź na zniewagę wrogów buńczucznych.

Minęło lat kilka. Niepodległością, zdobytą wysiłkiem mocarnym legjonisty i żołnierza polskiego, partje frymarczyć poczęły. Nad Polską zawisła zmora nieładu, anarchji. Praca nad odbudową kraju, nad utrwaleniem pokoju, niepodległości, dobrobytu społeczeństwa nie posunęła się ani o jeden krok naprzód. W wirze walk partyjnych zapomniano o najświętszych obowiązkach względem Narodu, Ojczyzny, historji!

Posępne, upiorne widmo Targowicy wstrząsnęło posadami młodego Państwa Polskiego. Srożyło się bezrobocie, jak ciężki młot opadła na nas dewaluacja pieniądza, rujnując całą strukturę gospodarczą kraju. Odwieczni wrogowie Polski, ośmieleni i zachęceni niemocą naszą, wyciągnęli łapę zbrodniczą po prastarą, polską ziemię Pomorską, pragnąc pozbawić nas morza, a wraz z niem — Niepodległości...

Zdawało się, że z tej ciężkiej sytuacji nie było już wyjścia, że ulec musimy rozkładowi partyjnemu i przemocy wroga. Tęsknoty nasze, ból nasz, niepokój o losy Ojczyzny, zlały się w jedno wołanie, w jeden szloch rozpaczy. Czekaliśmy cudu — cudu, który po raz wtóry wydźwignąłby kraj z odmętów niebytu — czekaliśmy na słowo Tego, który z ciszy małego dwor-

ku w Sulejówku, zbudowanego rękoma oddanego żołnierza polskiego, patrzył na wszystko i — cierpiał razem z nami.

I stał się cud.

Przyszedł Ten, którego wola już raz pchnęła do czynu Naród, w swe siły nieufny. Rozgromił partyjników, ujął ster nawy państwowej w swe silne, czyste ręce.

Nadeszły czasy, znamieniem których stał się wyścig pracy!

Tu, nad morzem naszem, znaczenia którego nie doceniały rządy poprzednie, zawrzała praca twórcza, gruntując podwaliny panowania polskiego nad Bałtykiem. Rozpoczął się pochód drag zgrzytliwych w ciemne łono lądu, torując drogę basenom portowym, skutym szarą masą betonowych nabrzeży, wyłoniły się z wody długie rzędy falochronów, chroniących przed wichrem i falą pierwszy port Rzeczypospolitej, strzeliły ku niebu potężne budowle miasta, do portu polskiego ruszyły przez morze liczne okręty, niosąc do najdalszych zakątków świata wieść o genjuszu twórczym Narodu Polskiego.

Zadrżeli wrogowie nasi.

Mądra polityka Rządów Marszałka Józefa Piłsudskiego, owocem której jest Gdynia i ojczysta flota handlowa, wydarła im z ręki wszystkie atuty, jakimi posługiwali się w imię rewizji granic. Zaślepieni w bezgranicznej nienawiści do Polski, rozwścieczeni niepowodzeniem swej akcji rewizjonistycznej — mówić zaczęli o zbrojnem wydarciu dziedzictwa naszego.

Czyż mieliśmy pozostać głusi na pogróżki wrogów? Czy mieliśmy słuchać spokojnie odgłosów zbrojeń „Stahlhelmu" po tamtej stronie granicy? Czy mieliśmy czekać, aż rozkaz mobilizacyjny zawezwie nas do szeregu, aby stanąć zbrojnie do walki z najeźdźcą?

Nie!

Obowiązkiem naszym jest przygotować się zawczasu, czuwać stale nad bezpieczeństwem kraju i być zawsze przygotowanym na odparcie wroga i zew Komendanta.

Gdynia — perła nadmorska Rzeczypospolitej, pierwsza dała przykład, jakimi winni być mieszkańcy Pomorza i ziem Zachodnich, najbardziej zagrożonych przez wroga. Dzięki energji i inicjatywie por. rez. Stanisława Majewskiego, powstało w Gdyni pierwsze na Pomorzu Koło Stowarzyszenia Rezerwistów i Byłych Wojskowych, skupiającego w swych szeregach wszystkich

rezerwistów i byłych wojskowych, bez względu na stopień wojskowy, stanowisko społeczne, stan majątkowy — wszystkich, którzy pragną przykładnie służyć Ojczyźnie, pracować dla dobra społeczeństwa i potęgi Rzeczypospolitej a, w razie potrzeby, w każdej chwili być gotowymi do zbrojnego odparcia wroga.



por. rez. Stanisław Majewski.
Prezes Stowarzyszenia Rezerwistów i Byłych Wojskowych w Gdyni

Nie wątpimy, że dobry przykład Gdyni odezwie się echem niemilknącem po całem Pomorzu, że jak długa i szeroka jest nasza piękna ziemia Pomorska, wszędzie powstaną oddziały i koła rezerwistów, wszędzie ukaże się mundur rezerwy, zabłyśnie cnota obywatelska i dobry przykład żołnierza polskiego.

Pamiętajmy, że wróg nie śpi, więc zbudźmy się do nowego życia. Zrzućmy pęta obojętności i wstańmy do czynu!

Nie czas dach naprawiać wtedy, gdy deszcz przecieka na głowę!

W. Sk.

Porty rybackie polskiego wybrzeża

Podstawą wszelkich operacyj rybackich jest bezpieczny i dogodnie położony port.

Nasze rybołówstwo morskie posiada dotychczas charakter wybitnie przybrzeżny. Rybak nie wyjeżdża na połowy daleko na morze, dłużej jak dobę nie przebywa na połowach a na wypadek silniejszych wiatrów zmuszony jest czemprędzej powracać do portu. Z tych więc powodów korzystne położenie portu ma dla rybaków pierwszorzędne znaczenie.

Zapewniony bezpieczny postój statków, dogodność wyładowywania ryb i załadowywania sprzętów, a szczególnie bliskość od terenów połowu, dają możność jaknajmniejszego zużycia czasu na przejazd, jak również — szybkiej ucieczki w razie nadejścia burzy. Są to czynniki, które decydują o dogodności portu rybackiego. Jeżeli dodamy do tego dobrze zorganizowany handel i transport, umożliwiający zbyt każdej ilości złowionej ryby, rozwinięty na miejscu przemysł przetwórczy, a ponadto możność szybkiego remontu statków, będziemy już mieli zupełnie nowoczesny port rybacki, całkowicie zaspakający techniczne potrzeby rybactwa.

Obecnie posiadamy cztery porty rybackie, które dają wprawdzie schronisko kutrom żaden z nich jednak, jak dotychczas, nie odpowiada wymogom nowoczesnego rybactwa.

GDYNIA.

Jedynie port w Gdyni, a zwłaszcza jego basen południowy, po całkowitem ukończeniu jako tako zaspokoi potrzeby rybaków miejscowych.

Na cele ściśle rybackie przeznaczono południowo-zachodnią część basenu, a właściwem miejscem wszelkich operacji handlowych produktami będzie molo rybackie z nabrzeżami angielskiem i rybnem o łącznej długości 800 mtr.

Będzie tu przedewszystkiem wybudowany duży skład dla śledzi importowych, gdyż w interesie Polski leży, aby import ten szedł w pierwszej linji przez Gdynię. Wygodne składy

wolnocłowe, tani przeładunek, sprawna obsługa — a przedewszystkiem dobry transport do większych ośrodków w głębi kraju — będą temi czynnikami, które skierują drogę handlu importowanym śledziem i wogóle rybami przez Gdynię i częściowo odbiorą dotychczasowe monopolistyczne stanowisko Szczecina. Dalszą nader ważną zdobyczą dla handlu świeżą rybą w porcie gdyńskim będzie hala rybna, w której odbywać się będą licytacje przywożonych z połowów ryb, sprzedaż, sortowanie i pakowanie do dalszej wysyłki. Aby można było i w lecie w czasie upałów prowadzić normalny handel rybą, jako uzupełnienie hali rybnej będzie pobudowana chłodnia, połączona z wyrobem lodu na potrzeby rybackie. Umożliwi to przechowywanie ryby w stanie świeżym w każdej porze roku, chociażby przez dni kilka.

Ważnem uzupełnieniem portu rybackiego będzie skoncentrowany tuż obok przetwórczy przemysł rybny, jak wędzarnia, fabryka konserw, smażarnia ryb, fabryka puszek i skrzyń na ryby i t. p.

O utworzenie podobnych placówek przemysłowych ubiegają się tylko Polacy. Również kapitał zagraniczny chce się poważnie zaangażować w gdyńskim przemyśle rybnym. Czynniki rządowe przychylnie odnoszą się do tych spraw i, skłonne są nawet udzielić poważnym i fachowym reflektantom daleko idącego poparcia.

Aby dać możność uskuteczniania napraw statków rybackich na miejscu, przystąpiono do budowy przy nabrzeżu rybnem t. zw. slipu, to jest przyrządu do wyciągania statków na brzeg. Dotychczas byle jaka reperacja wymaga wyjazdu kutra do Gdańska, na co traci się dużo czasu i pieniędzy. Po wybudowaniu slipu rybacy będą mogli za niewielką opłatą wyciągać statki na brzeg i wykonywać drobne naprawy we własnym zakresie.

Tak pomyślany port rybacki w Gdyni nietylko zaspokoi potrzeby rybołówstwa przybrzeżnego, ale również będzie służył podstawą dla zapoczątkowania rybołóstwa dalekomorskiego, które przecież musi powstać w przyszłości. Zaczątek tego widzimy już w wysiłkach Morskiego Instytutu Rybackiego i Polsko-Norweskiego Tow. Handlowego.

Ilość kutrów rybackich, portem macierzystym których jest Gdynia, w końcu 1929 roku wynosiła 32 i 4 łodzie motoro-



Hel — widok ogólny portu.

we o łącznej sile około 500 KM., gdy w roku 1924 było ich 22 o sile ok. 250 KM. Pozatem znajdują się tu 2 kutry do połowów dalekomorskich. Dla przykładu należy dodać, że z chwilą objęcia Pomorza przez Polskę było zaledwie 8 kutrów rybackich.

HEL.

Drugie miejsce co do ważności i dogodności zajmuje port helski. Geograficzne położenie jego bodajże korzystniejsze jest dla rybołówstwa, aniżeli portu gdyńskiego, ale wyposażenie techniczne daleko pozostaje w tyle. Po dokonanych przed kilku laty rekonstrukcjach i zbudowaniu dwóch skrzydeł mola z betonu, port daje dość wygodne schronisko kutrom rybackim. Wada jego jest to, że zbudowane na nowo mola, nie są praktycznemi molami dla przeładunku, lecz mają raczej charakter mola, przeznaczonego dla ruchu pasażerskiego.

Powierzchnia portu wynosi 3 ha., co do niedawna zupełnie wystarczało tamtejszym rybakom. Z chwilą jednak osiedlenia się w nowej kolonji helskiej dalszych 50 rodzin rybackich, a skutkiem tego i powiększenia się flotyli kutrów motorowych — obecny port okazał się zamały i zaszła potrzeba jego rozszerzenia.

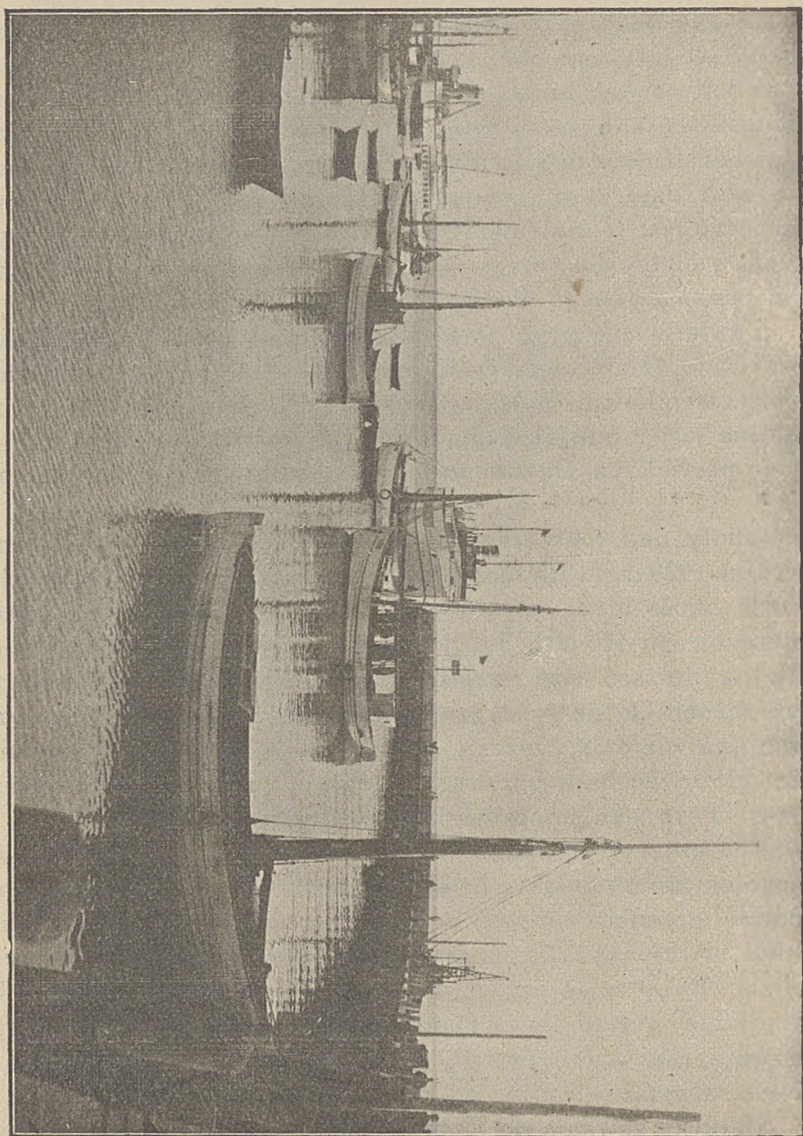
Roboty nad rozszerzeniem portu prowadzone są od wiosny roku 1929 i po ukończeniu ich powierzchnia portu będzie wynosić około 9 ha., przy długości mola północnego 230 mtr. i południowego 470 mtr. Trzykrotnie powiększona powierzchnia portu na dłuższe lata zaspokoi potrzeby rybackie i żeglugi przybrzeżnej. Co się tyczy wyposażenia technicznego, to pozostawia ono wiele do życzenia. Przedewszystkiem, dotkliwie dają się odczuwać brak bocznicy kolejowej i miejsca do remontu kutrów. Poza tem samo nabrzeże wymaga uregulowania.

Charakterystycznym i mało znanym szerokiemu ogółowi szczegółem portu helskiego jest import i eksport ryb żywych. W porze jesiennej i zimowej dość często odwiedzają port helski duńskie statki rybackie, przywożąc żywe wątłusze (dorsze) i śledzie. Ryby te są przechowywane w specjalnych basenach w kadłubie statku, w burtach którego znajduje się szereg otworów, przez które przepływa świeża woda morska do basenów z rybami.

Statki te zawijają do Helu dlatego, że woda w tamtejszym porcie jest czysta i dostatecznie słona, gdy natomiast w porcie

gdańskim jest za słodka, zanieczyszczona i ryby szybko w niej giną.

Z Helu wywozi się zagranicę, narazie tylko do Niemiec, świeże węgorze i łososie, coprawda w niewielkiej ilości, jest to



Hel — część wewnętrzna portu i przystań pasażerska.

jednak jedyny port polski, z którego żywe ryby eksportujemy zagranicę.

Ilość kutrów motorowych, przypisanych do portu helskiego, wynosiła w końcu 1929 roku sztuk 40 łącznej siły około 700 HP. W roku 1924 było ich 43 o sile około 510 HP. Zmniejszenie się ilości kutrów tłomaczy się tem, że opuszczający Polskę optanci niemieccy zabrali 15 kutrów do Niemiec.

JASTARNIA.

Port rybacki w Jastarni jest jeszcze w budowie. Decyzja o budowie portu zapadła w r. 1925. Bezpośrednią jej przyczyną były z jednej strony potrzeby rybackie, z drugiej zaś — turystyczne i letniskowe.

Wskutek obszernej mielizny pod wsią Jastarnia również i przed bezpośrednio do niej przyległą wsią Bór, kutry rybackie mieszkańców obydwu wsi zmuszone były do zatrzymywania się i stania na kotwicy w znacznej odległości od brzegu, przez co narażone były na niebezpieczeństwo w czasie burzy, zwłaszcza zaś w porze zimowej, kiedy zatoka Pucka pokryta jest lodem ruchomym.

Ciężkie warunki wstrzymywały normalny rozwój rybołówstwa w Jastarni i Borze, najwięcej zaludnionych wsiach na półwyspie. Wioski te należą do najwięcej zamieszkiwanych przez letników w czasie sezonu kąpielowego, a więc, wybudowanie portu umożliwiło także stworzenie komunikacji pasażerskiej z innemi punktami wybrzeża.

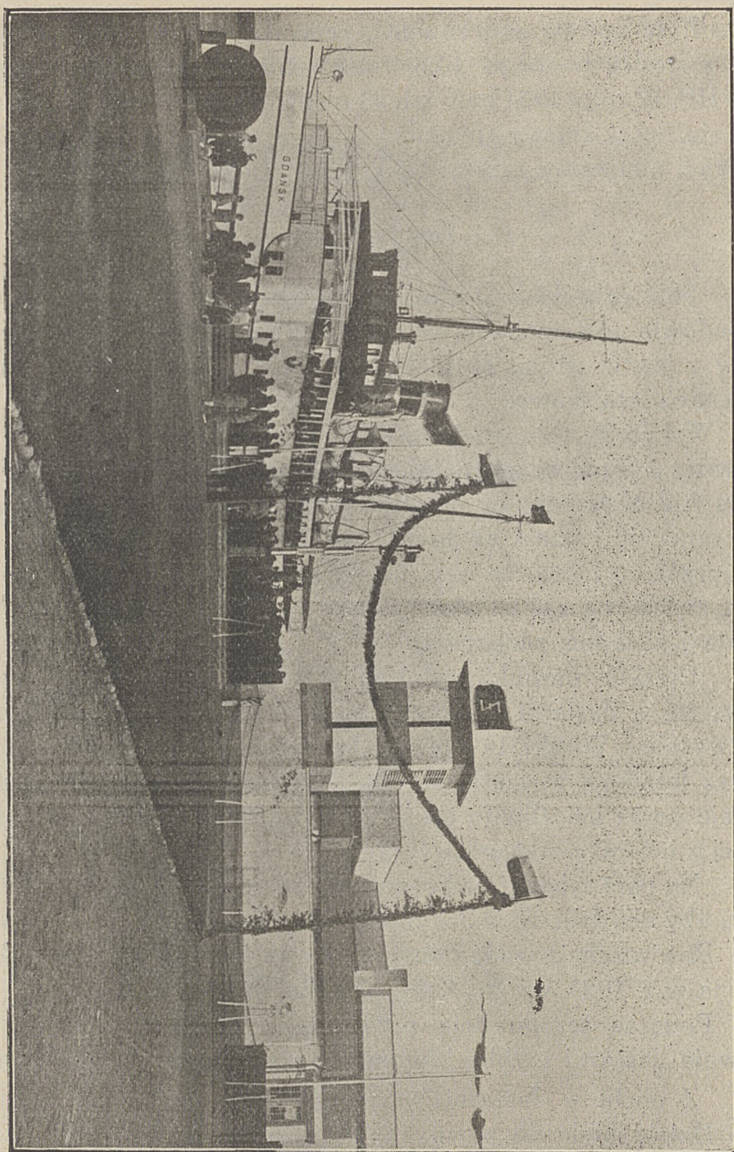
Na port rybacki wybrano miejsce od strony Zatoki Puckiej tak, aby obydwie wsie Jastarnia i Bór mogły z niego korzystać.

Powierzchnia wodna portu, budowa którego została wykończona w r. 1930, wynosi 8½ ha, głębokości 4 m.

Podczas sezonu linja przybrzeżna „Żeglugi Polskiej" zapewnia Jastarni szybką komunikację z Gdynią i Gdańskiem.

Z portu w Jastarni korzystają także rybacy z Kuźnicy.

Dzięki budowie portu, ilość kutrów rybackich w Jastarni stale się zwiększa. W roku 1924 rybacy z Jastarni posiadali 6 kutrów o sile 30 KM. W roku 1929 liczba ta wzrosła do kutrów 20 siły o 230 HP. Jeżeli dodamy do tego 20 kutrów z Kuźnicy, będzie to już poważna flotyla, korzystająca stale z portu Jastarnia.



Port w Jastarni — pawilon „Żeglugi Polskiej".

Nie możemy pozwolić, aby wydarto nam morze, gdyż utrata morza prowadzi do utraty niepodległości.

PUCK.

Niewielkich rozmiarów basen portowy, przeznaczony dla kutrów i łodzi rybackich z okolicznych wiosek, przychodzących z rybą, lub też celem zakupu produktów żywnościowych, materjałów budowlanych i t. p. Większego znaczenia dla rybołówstwa nie posiada, gdyż zbyt jest oddalony od lepszych terenów połowów i z tego względu oparcie się o ten port flotyli kutrów rybackich nie jest korzystne, ze względu na daremną stratę czasu i materjałów pędnych. W dodatku zatoka pucka w zimie prawie zawsze zamarza na przeciąg paru miesięcy, odgradzając port pucki od reszty przeważnie niezamarzających terenów zatoki gdańskiej i otwartego morza.

Niedogodności portu wpłynęły ujemnie na kształtowanie się rybołówstwa. W przeciwieństwie do trzech innych portów rybackich, ilość kutrów w Pucku wynosi zaledwie kilka sztuk, nie wykazując tendencyj zwyżkowych.

W porcie znajduje się niewielki slip, którym można wyciągnąć małe statki rybackie, przeznaczone do naprawy.

PORT NA WIELKIM MORZU.

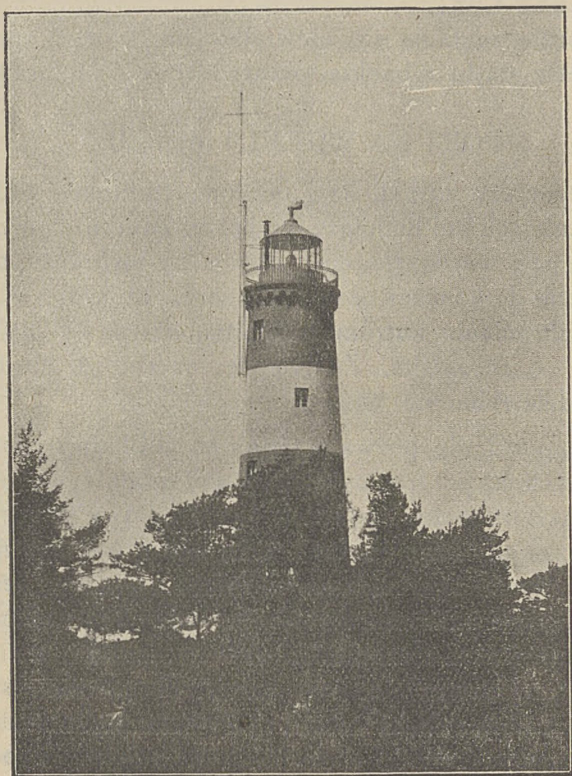
U wybrzeży zatoki, dają ochronę statkom i łodziom rybackim istniejące lub budujące się porty. Znacznie gorzej przedstawia się pod tym względem sytuacja na wybrzeżu Wielkiego Morza, gdzie dotychczas niema ani portu, któryby, w razie burzy, dał schronienie kutrom rybackim, ani nawet najmniejszej przystani — schroniska. Zdarza się też często, że duże fale niszczą łodzie rybackie.

Brak portu nie pozwala rybakom z Chałup i innych wsi nadbrzeżnych, aż do granicy niemieckiej zaopatrywać się w motorowe statki rybackie, wskutek czego połowy dają nikłe wyniki. Podczas gdy nasz odcinek wybrzeża otwartego morza nie posiada żadnego schroniska, wybrzeże niemiekie jest usiane portami i często nasi rybacy, w razie burzy lub uszkodzeń motoru, szukają w nich schronienia. Przedewszystkiem więc na budowę portu od strony wielkiego morza zdecydowano się, biorąc wzgląd na dobro rybaków oraz możliwość wykorzystania dalszych obszarów wodnych i rozszerzenia naszego rybołówstwa na zachodni Bałtyk.

Badania wstępne nad wyborem miejsca na przyszły port polecono przeprowadzić Morskiemu Instytutowi Rybackiemu, który do tego celu powołał specjalną fachową komisję.

Komisja ta, po zbadaniu całego wybrzeża od podstawy półwyspu helskiego aż do granicy niemieckiej, doszła do wniosku, że najodpowiedniejszem miejscem jest odcinek wybrzeża pomiędzy Wielką Wsią a Hallerowem, a to ze względu na najkorzystniejsze podłoże geologiczne, najlepszą osłonę od częstych i silnych wiatrów zachodnich, największy w pobliżu ośrodek rybacki (Wielka Wieś, Chłapowo) oraz bezpośrednią komunikację kolejową.

W tem też miejscu najprawdopodobniej powstanie przyszły port. Na dalsze badania i na zapoczątkowanie budowy Rada Ministrów uchwaliła wyasygnować z budżetu 1930 roku kwotę pół miljona złotych. B. Kuźmiński.



MIECZYSŁAW PRZYBYŁOWICZ.

O włos!

Olbrzymi, szybkobieżny parowiec „Gigantic", najnowszy statek White Star Line, o pojemności 65000 ton, pruje potężnym dziobem fale Atlantyku. Znajduje się w drodze do Nowego Yorku. Z potwornych kominów transatlantyckiego olbrzyma buchają gęste kłęby ciemno-brunatnego dymu. „Gigantic" rozwija pełną szybkość, bowiem chodzi o odbycie podróży z Europy do Ameryki w rekordowym czasie i zdobycie „błękitnej wstęgi oceanu", która znajduje się dotychczas w posiadaniu niemieckiego konkurenta. Z szumem rozcina stalowa pierś parowca szaro-zielone zwały wody, a szeroka bruzda białej piany, kotłującej się za rufą, znaczy jego drogę.

Jest wieczór. Nadchodzi szara mgła, która z każdą minutą gęstnieje. Potężne kontury majestatycznego statku zlewają się z nią w jedną ciemną masę. Promienie silnych reflektorów elektrycznych przenikają gęste mroki zaledwie na odległość kilkunastu metrów; potem giną, pochłonięte przez nieprzeniknione tumany oparów wodnych i czarną noc. Oko ludzkie jest bezsilne wobec tej ciemności. Straszna jest taka nocna mgła na morzu, kiedy nawet na parę kroków nic nie widać. Statek mknie ustalonym kursem na oślep, narażony na niebezpieczeństwo zderzenia się z każdą przeszkodą, którą napotka na swej drodze. Nic nie pomogą najbystrzejsze nawet oczy, najsilniejsze reflektory. Jedynie dźwiękowe sygnały ostrzegawcze zabezpieczają, jako tako, przed zderzeniem się z innemi statkami. Lecz co wtedy, jeśli zjawiająca się na naszym kursie przeszkoda jest głucha i niema, naprzykład jakiś dawno opuszczony wrak, unoszony prądami? Katastrofa jest wtenczas nieuniknioną — chyba, że jakiś cud ocali statek wraz z załogą i nieprzeczuwającymi niczego pasażerami od strasznej zagłady w niezgłębionych odmętach oceanu.

Kapitan Percy Seafield znajduje się już od godziny na mostku. Razem z nim czuwają jego oficerowie. Każdy zamienił się w słuch, a oczy daremnie starają się przedrzeć przez ciemności i mgłę. Szybkość zmniejszona — jednak niewiele, bo trzeba przecież zdobyć za wszelką cenę, upragnioną „błękitną wstęgę oceanu!" Poza tem zastosowano wszellkie środki ostrożności, przepisane na wypadek mgły.

Sala balowa parowca, urządzona z niesłychanym przepychem, tonie tymczasem w potokach światła. Pora dancingu! Przy dźwiękach doborowej orkiestry suną po gładkiej jak lustro posadzce eleganckie pary.

Od czasu do czasu potężny ryk sygnału ostrzegawczego zagłusza tony muzyki. Nie przeszkadza to jednak bynajmniej rozbawionemu towarzystwu, żądnemu rozrywki i podniety.

W salonie, w towarzystwie nielicznych panów, odpoczywa grono wytwornych dam po trudach tanecznych, orzeźwiając



W salonie odpoczywa grono wytwornych dam...

się lodami i oranżadą. Z wielkiem zaciekawieniem słuchają opowiadania słynnego amerykańskiego lotnika Withmore, który jako młody student brał udział w tragicznej podróży wielkiego parowca „Titanic" i należał do tych niewielu, którzy wyszli cało ze strasznej katastrofy.

— Mój Boże, jakie to straszne! — szepcze panna Liddy Sweetheart, córka amerykańskiego miljonera, do swego sąsia-

da, otulając równocześnie bogato haftowanym szalem swe toczone ramiona, po których przeszedł lekki dreszczyk zgrozy.

— Ach, miss Liddy, nie przypuszczałem, że pani jest wrażliwą na tego rodzaju opowiadania! Taka odważna sportsmenka, której piękne rączki prowadzą z równem mistrzostwem samochód wyścigowy jak płatowiec i — lęk przed katastrofą na morzu?! Niechce mi się wprost wierzyć! — odpowiada zagadnięty, spoglądając z trochę ironicznym uśmiechem w zielonkawo-szare oczy pięknej amerykanki.

— Wie pan, że zaczynam podziwiać tę pańską obojętność na wszelkie niebezpieczeństwo i bezprzykładną pogardę śmierci, choć słyszałam już o panu pod tym względem nie jedno podczas mego pobytu w waszej stolicy. Nie jestem przecież tchórzem i nigdy nie czuję najmniejszej obawy, siedząc przy sterze mojej maszyny. A jednak nie mogę słuchać obojętnie opowiadań o wielkich katastrofach. Jeżeli prowadzę mój samochód, to kieruje nim moja wola i mogę uniknąć wypadku. Na takim parowcu natomiast, to zupełnie co innego. Tu moja wola niczego zmienić, ani niczemu zapobiec nie może.

— O, logiko kobieca! Czyż i na swym samochodzie nie jest pani w rękach losu? Co zmieni pani wola i energja, jeżeli tak w pełnym biegu odleci koło albo zatnie się kierownica? Przy każdym wypadku wchodzi w grę mnóstwo okoliczności, zupełnie od nas niezależnych. Możemy się tylko starać zapobiec złemu. Nie zmienimy jednak niczego, kiedy jakaś siła wyższa stanie nam w drodze. Pocóż więc przejmować się rzeczami, które są nieuniknione? Jestem, jak pani widzi, cośkolwiek fatalistą.

— No tak, rozumiem i zgadzam się z panem, jak zawsze — uśmiecha się zalotna amerykanka. — Czy wszyscy polscy marynarze i lotnicy mają takie same zapatrywania?

— Myślę, że tak.

— Słuchajmy więc dalej, co opowiada nasz dzielny Withmore. Obiecuję panu wysłuchać tej strasznej historji do końca bez najmniejszego dreszczu. Czy jest pan zadowolony?

Komandor - porucznik Lubicz - Czerwiński zamiast odpowiedzi ściska serdecznie wyciągniętą doń rączkę czarującej sąsiadki, zaglądając głęboko w jej oczy. Udaje się on do Ameryki na nowe miejsce przydziału jako attaché morski przy pol-

skiej ambasadzie w Washingtonie. Pannę Liddy poznał jeszcze w Warszawie na balu u ambasadora amerykańskiego. Wzajemne zamiłowanie do sportu zbliżyło polskiego marynarza i lotnika do pięknej amerykanki, która była zapaloną pilotką. Po kilkotygodniowej rozłące spotkali się znowu na pokładzie wielkiego parowca. Ich początkowy flirt sportowy przekształcił się szybko w uczucie głębszej sympatji. Wybitnie męski charakter młodego komandora przyciągał silnie pannę Liddy i urocza córka miljonera ulegała coraz więcej jego wpływowi; a pełna wdzięku kobiecość jasnowłosej Liddy i ciepłe blaski jej szarych źrenic wniknęły głęboko w serce polskiego marynarza.

Oboje słuchają teraz uważnie słów amerykańskiego lotnika. Nagle ogarnia komandora jakieś dziwne uczucie. Ciągnie go poprostu na pokład. Wstaje, przeprasza swoją partnerkę i pod pretekstem wypalenia papierosa opuszcza salon.

„Gigantic" mknie niestrudzenie po falach. Raz po raz, w różnych odstępach, rozbrzmiewa potężny głos syreny. Mgła trochę zrzedła, jednak jeszcze trudno przeniknąć oczyma panujące mroki. Na mostku wszyscy czuwają z wytężoną uwagą.

Komandor Czerwiński przechadza się po pokładzie z papierosem w ustach. Dziwi go dotkliwy chłód i gęsta mgła, tak niezwykła w tych okolicach o tej porze roku. Budzi się w nim przeczucie czegoś złego. Wzrok jego pada przypadkowo na jeden z termometrów. Jak zahypnotyzowany patrzy na cienką, srebrzystą kolumienkę rtęci, która w jego oczach powoli opada. Komandor rozumuje krótko: mgła i zimno — więc są w pobliżu góry lodowe. Termometr spada coraz więcej, to znaczy, że zbliżamy się do nich, że są gdzieś przed nami — z przodu czy z boku.

Bez dalszego namysłu idzie szybko na mostek. Kapitan Seafield jest zdumiony tak niespodziewanem zjawieniem się pasażera na mostku. Wie, że Czerwiński jest oficerem marynarki wojennej i zna dobrze zwyczaje morskie, według których nie wypada wchodzić na mostek nieporszonym, a do tego w tak krytycznych chwilach, kiedy każdy obcy tam naprawdę przeszkadza. Mimo to wita bardzo grzecznie polskiego attaché morskiego. W odpowiedzi słyszy spokojne, ale stanowcze jak rozkaz zwierzchnika słowa komandora: „panowie, dajcie natychmiast wstecz! Całą mocą wstecz!"



Patrzył na cienką kolumienkę rtęci...

Seafield jakby osłupiał. Nie znajduje na to poprostu słów. Patrzy badawczo w oczy Polaka: są spokojne, zimne, stanowcze. Nie, to nie szaleniec!

Komandor Czerwiński w lot uchwycił myśli anglika. Milcząc wskazuje ręką na termometr, który nadal opada. Teraz nareszcie kapitan wszystko pojmuje! Bez najmniejszego zastanowienia się dopada telegrafu maszynowego. — „Stop!" — a potem: — „całą wstecz!" — padają krótkie rozkazy do maszyn. Po potwierdzeniu, zostają natychmiast wykonane. Cały olbrzymi statek przebiega lekkie drżenie i potężne śruby zaczynają się obracać coraz szybciej w odwrotnym kierunku. Maszyniści tam na dole spoglądają z przestrachem po sobie. Cóż to? Co się stało? Czyżby zderzenie?

Na mostku i w bocianiem gnieździe wszystkie oczy świdrują mgłę. Kapitan Seafield patrzy z zaciśniętemi zębami na termometr, to znowu na zegarek. Wie dobrze ile czasu potrzeba, by rozpędzony kolos poddał się naporowi śrub, zatrzymał się i ruszył wstecz. Minuty mijają, termometr ciągle jeszcze opada, a „Gigantic" tylko pomału zwalnia bieg. Zdaje się, że trwa to całą wieczność! Ostatecznie poczyna parowiec iść wstecz.

W tej samej chwili daje się odczuwać dotkliwy powiew chłodu. Mgła rzednie, a po prawej burcie, tuż, tuż przed dziobem, wyłania się z ciemności przeogromna, stercząca na kilkadziesiąt metrów z wody, biała masa góry lodowej. Z kilku piersi wyrywa się okrzyk zgrozy!

Kapitan Seafield stoi na mostku zimny, niewzruszony. Wie, że niebezpieczeństwo już minęło. „Gigantic" płynie coraz szybciej wstecz i oddala się od potwornego widma białej śmierci, które tymczasem przecięło kurs parowca i przesunęło się na lewą burtę. Seafield czeka jeszcze kilka minut, aby nie natknąć się na część góry lodowej, ukrytą pod wodą, a potem chwyta ponownie za dźwignię telegrafu maszynowego. — Stop! — całą naprzód! — podaje do maszyn.

Mgła coraz więcej się rozchodzi. Nie widać innych lodowców w pobliżu. Niema się czego obawiać. „Gigantic" płynie znowu pełną parą ku brzegom Ameryki w wyścigu o „błękitną wstęgę oceanu". Kapitan schodzi z mostku w towarzystwie komandora, pozostawiając tam pierwszego oficera, swego zastępcę.

Czerwiński i Seafield stanęli na pokładzie. Polak podaje anglikowi papierośnicę i sam zapala. Seafield przygląda mu się

przez chwilę bez słowa. Wreszcie chwyta jego rękę i ściska ją gorąco. Komandor oddaje mu uścisk dłoni. — Możemy sobie wzajemnie pogratulować, kapitanie — mówi z ledwie dostrzegalnym uśmiechem. — Niewiele brakowało, by się powtórzyła tragedja „Titanic'a", o której właśnie opowiada paniom w salonie nasz przyjaciel Withmore!

— Oh, yes — odpowiada kapitan, — o mało co nas nie zgniótł ten kawałek lodu!

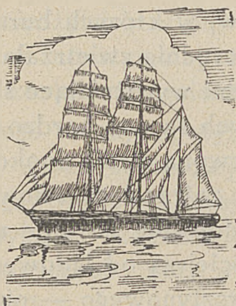
Obaj wchodzą do salonu, gdzie Withmore kończy w tej samej chwili swoje opowiadanie uwagą: — Tak to, moi państwo, nieraz ludzie śpią smacznie lub bawią się, nie przeczuwając niczego, a śmierć zbliża się niespostrzeżenie i zagarnia wszystkich w swoje ramiona. Nie prawda, kochany kapitanie? — dodaje zauważywszy Seafielda.

— Prawda, prawda! Czasem jednak zatrzyma ją w drodze jakaś potężna, niewidzialna ręka, a zagrożeni nie wiedzą wtedy wcale, jak mało dzieliło ich od końca drogi ziemskiej. Śmierć ich omija nieraz tylko o włos!

— O mały włos! — potwierdza komandor Czerwiński bardzo poważnym tonem, a następnie skłania się lekko przed oczekującą go amerykanką: — słyszę właśnie pani ulubione tango, miss Liddy. Czy mogę panią prosić?

Panna Liddy wstaje i bierze uszczęśliwiona ramię komandora. Kapitan Seafield patrzy za nimi, kiwając siwą głową.

— Prawdziwy marynarz, — szepce ze szczerem uznaniem — prawdziwy marynarz!



O bursztynie, jedynym rodzimym klejnocie polskim.

Miljony (nauka określa i uzasadnia 15 miljonów) lat temu, w jednej z epok naszej ziemi, zwanej starszym trzeciorzędem lub eocenem, mniejwięcej na obszarze dzisiejszego Bałtyku rozciągało się pasmo ziemi, które przy cieplejszym niż dzisiaj klimacie odznaczało się bujną wegetacją roślin, po większej części dziś nie istniejących. Obok gatunków palm, kamelij, wawrzynów, dębów i cyprysów, rosły drzewa iglaste, których pnie wydzielały żywicę. W ciągu tysiącleci pnie rozkładały się, żywica jednak nie podlegała temu procesowi, lecz została na gruncie leśnym i gromadziła się tam w coraz to większej ilości. Kiedy przy zapadaniu się lądu dawny grunt leśny pokryły fale morza, nastąpiło przemieszczenie tego materjału leśnego wraz znajdującą się tam żywicą. Rezultatem działania fal morskich jest t. zw. sina ziemia, warstwa piaskowca, występująca w oligenie, zabarwiona na zielono od domieszki glaukonitu, w niej znajduje się ta kopalna żywica, którą nazywamy bursztynem.

Jest to jedyne złoże (na całej kuli ziemskiej), które nadaje się do planowego eksploatowania cennego bursztynu.

Przy dalszych przemianach skorupy ziemskiej, mianowicie przez wpływ lodowców kontynentalnych w epoce lodowej, później przez działanie fal morskich, które bezustanku szarpią linję brzegową, dostał się bursztyn na łożysko wtórne, jako blok erratyczny w pokłady występujące w dyluwium wzgl. do pierwszego okresu aluwium, jak naprzykład w piasek dzisiejszego Bałtyku.

Zależnie od warstw, w których bursztyn dziś się znajduje, powierzchnia jego różnorodnie zwietrzała. Zewnętrzne warstewki bursztynu z sinej ziemi wyróżniające się od jądra, są cienkie, z pokładów dyluwialnych są one bardzo grube i posiadają często właściwą sobie czerwoną strefę dookoła jądra.

Bursztyn z morza zatracił częściowo zwietrzałe warstwy zewnętrzne przez oszlifowanie na dnie morskim, powierzchnia jego jest gładsza i czyściejsza od lądowego.

Żywica drzewa bursztynowego — pinus succinifera — była przeważnie barwy żywicy obecnie rosnących sosen — jasno-

żółta (bursztyn przejrzysty — nazwa techniczna klar). Kiedy żywica wyciekała z drzewa i twardniała stopniowo na powietrzu, tworzyła sople w kształtach skorupowatych to bursztyn ten, który jest prawie zawsze przejrzysty, nazywany łuskowy (n. t. szlauba), a kiedy do żywicy domieszała się zawartość komórek roślinnych, bursztyn stał się mętnym. Bursztyn o wyglądzie mętnym w różnych odcieniach żółtych, nazywa się bastard.

Jeżeli zmętnienia w masie przezroczystej rozdzielone są w postaci chmur ostrych, mówimy o bursztynie płomyku.

Zmętnienia w masie przezroczystej w postaci mgły, to bursztyn mglisty.

Bursztyn zabarwiony na biało — bywa często całkiem biały jak mleko, ze względu na swój wygląd dostał nazwę: bursztyn mleczny.

Wyjątek stanowi rzadki bursztyn, kompletnie czysty jak lód, często zabarwiony białemi chmurami, zwany lodem. Bursztyn ten szlifowany daje ognie nie ustępujące w niczem brylantom.

Bardzo rzadki okaz to bursztyn z odcieniem zielonym.

Kiedy żywica była jeszcze w stanie płynnym i wówczas domieszały się do niej różne obce naleciałości, powstał z niej bursztyn we wszystkich odcieniach nieczysty, który zowiemy sekundą.

Pod względem naukowym interesujące jest spotkanie resztek organicznych w burszynie, jako świadków życia w lasach trzeciorzędu.

Bursztyn łuskowy zawiera w sobie dużo resztek zwierzęcych i roślinnych, które zostały zalane żywicą i utrzymały się zakonserwowane aż do tej pory.

Ponieważ wyciekanie żywicy w pierwszej linji zależało od wpływu słońca, przeto w bursztynie spotyka się owady, żyjące w świetle, te bowiem zostały uwięzione.

Prócz mchów różnego rodzaju spotyka się też rośliny o liściach łuskowatych, igły drzew szpilkowych i kwiaty, co wyraźnie wskazuje na bogactwo ówczesnej flory. Jako resztki zwierząt wyższych spotyka się rzadko włosy ssaków, także gryzoniów, jak zwierząt kopytnych, pióra ptaków i ślimaki.

Co się tyczy składu chemicznego, bursztyn składa się z substancyj żywicznych, kwasów żywicznych i kwasu bursztynowe-

go, poddany suchej destylacji, topi się bursztyn przy 350 do 380° C. z równoczesnym rozkładem i zmianą barwy na brunatno, (zatem nie może istnieć bursztyn lany, topiony i t. p.)

Brunatny, t. j. przetopiony bursztyn z którego odciągnięto kwasy, służy do wyrobu lakierów.

Drobne, dokładnie oczyszczone kawałeczki bursztynu, rozgrzane do 180° C. pod ciśnieniem kilkunastu atmosfer, spajają się w jeden kawałek. Tak powstaje bursztyn prasowany.

Odpadki bursztynu wraz ze zwietrzałą powierzchnią tegoż to ogólnie znane kadzidło kościelne.

Jeszcze inne drzewa, wydzielające żywicę, rosły w lasach bursztynowych, których sok stwardniały znajduje się również w sinej ziemi.

Żywica skamieniała innych drzew iglastych, znana jest w handlu jako gedanit. W przeciwieństwie do bursztynu succinitowego, gedanit to bursztyn miękki i kruchy, posiada niski punkt topliwości i nie zawiera (czasem bardzo maleńko) kwasu bursztynowego.

Ostatniemi czasy udało się niemieckim chemikom wyprodukować z kazeiny (krowiego twarogu), kwasu karbolowego, kwasu mrówczego i t. p., bursztyny sztuczne o przepięknej barwie i wyglądzie bursztynów naturalnych, nadano im nawet silne właściwości przyciągania, jednakże wyroby z tego produktu wogóle bardzo szybko oksydują się na brudno czerwono, czem stają się niemożliwie brzydkie.

Przeróbka bursztynu sztucznego odbywa się obecnie niemal na całym świecie, a niesumienni handlarze sztucznych bursztynów, wykorzystują daną sytuację w ten sposób, że sprzedają rzeczy z imitacji jako prawdziwe bursztyny, zaś często jako bursztyny mieszane, lane, topione i t. p.

Imitację można rozeznać łatwo, gdyż bezpośrednio po silnem potarciu o twardy przedmiot n. p. kamień, wydaje wstrętny odór karbolu, natomiast bursztyn naturalny pachnie żywicą.

Rzecz, która przez pocieranie mogłaby ulec zniszczeniu, można rozeznać zanurzając ją do wody, w której rozpuściło się 25% soli kuchennej — wtenczas imitacje toną a bursztyn spłynie na powierzchnię wody.

W przeciwieństwie do bursztynu naturalnego, bursztyn prasowany posiada kolor martwy, jest słabszy i także oksyduje. Po potarciu, obok żywicy zalatuje kamforą.

Obecna produkcja surowego bursztynu na odcinku polskiego Bałtyku wynosi według księgi zakupów firmy Piotr Trześniak 2½ tony rocznie.

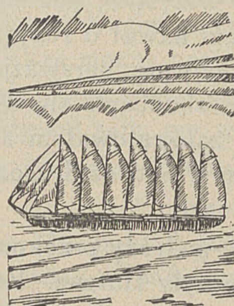
W Polsce istnieje jedna tylko fabryka wyrobów bursztynowych pod firmą Piotr Trześniak w Gdyni, która przerabia prawie całą produkcję bursztynu polskiego, posiadając monopol na bursztyn surowy w Polsce. Skład fabryczny mieści się przy zbiegu ulic Podjazdowej i Starowiejskiej.

Jaki los czeka statki, które zatonęły.

Nie wszystkie statki, które zatonęły, ulegają całkowitemu zniszczeniu. Na wielkich głębokościach oceanów pokrywa bowiem dno morza gruba warstwa nadzwyczaj miałkiego mułu wapnistego, w który zatopione statki, lub ich części, bardzo głęboko grzęzną. To co jeszcze wystaje, pokrywa z biegiem czasu wzrastająca warstwa iłu, który przenika przez najdrobniejsze szczeliny i otacza cały statek jakby skorupą, zabezpieczającą materjał, z którego statek zbudowano, przed rozkładem.

Być może, po upływie miljonów lat wody morza ustąpią i powstaną nowe lądy tam, gdzie obecnie rozciąga się bezkresna pustynia oceanu. Nie jest jednak wykluczone, że miejscami nastąpi to znacznie wcześniej, wskutek jakichś wielkich przewrotów geologicznych, a wtedy ił wapienny skamienieje i przyszłe generacje odnajdą w nim ślady naszej obecnej techniki i cywilizacji.

Kto wie, czy ci ludzie przyszłości nie popatrzą na to wszystko, co się dziś wydaje cudem technicznej twórczości genjalnych umysłów, z takiem samem politowaniem, z jakiem my spoglądamy na dziecinne prymitywne narzędzia praczłowieka, które znajdujemy w naszych wykopaliskach.



W. SKUP.

Tajemnica kapitana Stetsona.

— Więc, ostatecznie, decyduje się pan na podróż żaglowcem?

— Tak, panie Marlow. —

John Marlow, dyrektor jednego z najbogatszych towarzystw kolonjalnych Pacyfiku, zaciągnął się wonnym dymem hawanny, puścił kilka szaro - błękitnych kółek i, obserwując przez chwilę jak nikną stopniowo w nasyconem dymem powietrzu jego gabinetu, rzekł, wzruszając ramionami:

— Jak pan uważa. Wydaje mi się jednak, że podróż parowcem turystycznym byłaby dla pana znacznie przyjemniejsza. Nie będę mówić o wygodach i troskliwej opiece, jaką otaczają pasażerów na pokładzie statków turystycznych. Przemawiają za tem również względy towarzyskie. Podróż na „Daisy" potrwa około sześciu miesięcy. Uprzedzam pana, że będzie pan jedynym pasażerem. Kapitan Stetson, jakkolwiek uchodzi za najlepszego kapitana w naszem towarzystwie, absolutnie nie nadaje się, jako towarzysz długotrwałej podróży. Jest ponury i milczący. Wątpię, czy przez cały czas podróży usłyszy pan z ust jego coś więcej, jak „dzień dobry", „dowidzenia" i słowa komendy. Porucznik zaś nie wchodzi wogóle w rachubę. Przeszło dwadzieścia lat pływa na wodach Polinezji i Oceanji i nie zna innego języka poza tamtejszem narzeczem angielskiem, niezrozumiałem dla mieszkańców kontynentu.

Perspektywa, którą roztoczył przede mną pan Marlow, nie była ponętna. Ze słów jego wynikało, że w czasie mej podróży skazany będę na siebie, swe książki i notatki w dzienniku podróży. Jednak, mimo wszystko, postanowienie moje było tak silne, że nie pomyślałem nawet o rezygnacji z zamierzonej podróży na „Daisy". Przeciwnie, perswazje pana Marlow wzmacniały jeszcze mój upór, skończyło się więc na tem, że w południe dnia następnego zaokrętowałem się na „Daisy", wieczorem zaś — wyruszyłem w podróż długotrwałą ku odległym wyspom archipelagu Polinezji.

Na samym wstępie podróży przekonałem się, że obawy pana Marlow niezupełnie były słuszne. Przedewszystkiem ulokowano mnie w obszernej, wygodnej kabinie, urządzenie której

nie pozostawiało nic do życzenia. Powtóre, nie byłem jedynym pasażerem. Na krótko przed podniesieniem kotwicy zgłosił się drugi pasażer, którego ulokowano w sąsiedniej kabinie. Następnie charakterystyka kapitana Stetsona nie była ścisła. Z opowiadania pana Marlow wywnioskowałem, że spotkam starego wilka morskiego, posiwiałego na morzu dziwaka. Tymczasem, ku memu zdumieniu, przedstawiono mi młodego, zaledwo trzydziestoletniego gentlemana, o ujmującej powierzchowności i dobrych manierach.

Nie, stanowczo pan Marlow nie miał racji. Kapitan Stetson był małomówny, lecz bynajmniej nie był mrukiem. Twarz jego nosiła znamię nieprzebranego smutku, nie była jednak ponura. Tak samo oczy. Smutne, melancholijne, lecz zarazem stanowcze i rozkazujące. Byłem przekonany, że kapitan Stetson nie zawsze był taki. Musiał być niegdyś wesoły, uśmiechnięty i pełen werwy życiowej. Patrząc na jego smutną, lecz bez zarzutu piękną twarz, mimowoli nie chciało się wierzyć, aby smutek był stałym jej udziałem.

Lecz co za nieszczęście złamało tego człowieka, co za tragedja kryła się w jego duszy, osłonięta przed ludźmi pozornym spokojem i zobojętnieniem? Postanowiłem dołożyć wszelkich starań, by tajemnicę tę poznać.

Co do porucznika, pan Marlow miał rację. Konwersacja z nim nie należała do przyjemnych. Zresztą, odnosił się do mnie z pewnem lekceważeniem, widząc we mnie zwykłego szczura lądowego, rozmowa z którym jeśli nie uwłaszcza, to w każdym bądź razie nie przynosi żadnego zaszczytu staremu wilkowi morskiemu.

Lecz dla samego tylko kapitana Stetsona warto było się wybrać w tę podróż, nie mówiąc już o moim towarzyszu podróży. Właściwie, wspominając o drugim pasażerze „Daisy", użyłem złego określenia. Bo jakże można nazwać towarzyszem podróży kogoś, kto przez cały dzień siedzi zamknięty w swej kabinie? Nawet posiłek spożywał sam, nie wychodząc do messy.

Spytałem porucznika, co to za człowiek i czy nigdy nie opuszcza kabiny.

— Być wielka dziwak. Na pokład chodzić w noc, odparł, krzywiąc się pociesznie na znak swej pogardy dla „wielka dziwak".

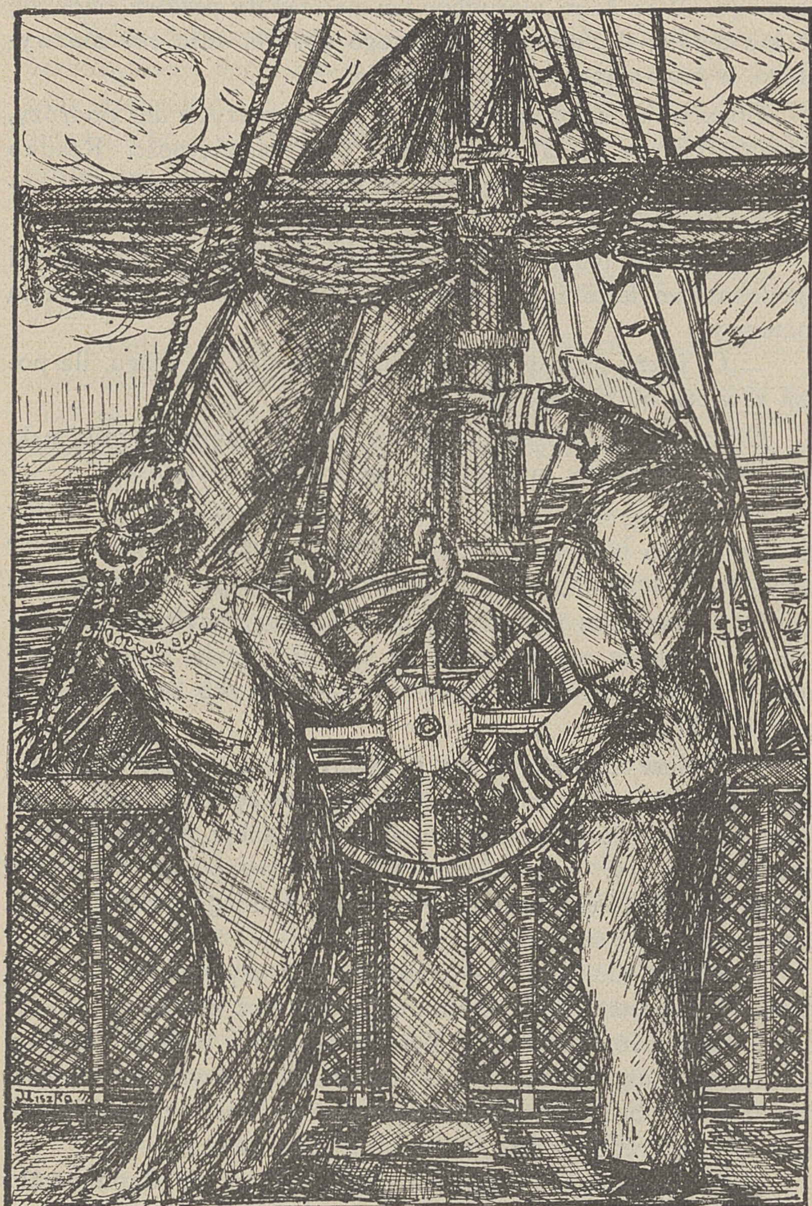
Sytuacja zaczynała być ciekawa. Z jednej strony interesował mnie kapitan, z drugiej zaś — tajemniczy pasażer, który dzień cały spędzał w zamkniętej kabinie, a w nocy spacerował po pokładzie. Widziałem go jeden tylko raz i to przelotnie, gdy wchodził na pokład w San-Francisko. Od tego czasu upłynęło już dni kilka, lecz ani razu nie miałem sposobności spotkania go po raz wtóry.

Narazie całą moją uwagę skoncentrowałem na kapitanie, z którym spotykałem się dość często. Starałem się nawiązać z nim rozmowę, co bynajmniej nie przychodziło mi łatwo, ze względu na jego małomówność. Odpowiadał monosylabami lub — gestami. Wogóle, sprawiał wrażenie człowieka, którego prawem najwyższem było zdanie Sokratesa: „Mowa jest srebrem, a milczenie złotem".

Pewnego popołudnia udało mi się jednak zrobić poważny wyłom w zasadach kapitana Stetsona. Było to podczas jego wachty. Spoczywaliśmy na pomoście kapitańskim, rozparci w wygodnych fotelach trzcinowych. „Daisy" mknęła na skrzydłach passatu północno - wschodniego, lekko pochylona na lewą burtę, w rytmicznych podskokach ślizgając się po błękitnej fali, ustrojonej perlistym grzebieniem musującej piany. Języki fal rozbijały się o dziób okrętu, tryskając w górę szerokim wachlarzem drobnych kropelek, grających w słońcu wszystkiemi barwami tęczy.

Było mi niewymownie dobrze. Słońce, orzeźwiający powiew passatu, lekkie kołysanie okrętu i bezkres błękitny oceanu, poorany brózdami fal o śnieżno - białych grzywach działały na mnie dziwnie jakoś kojąco. Czułem spokój i radość wewnętrzną, urok i miłość życia. Przeżywałem chwile, w których człowiek zatraca swą indywidualność, stając się cząstką otaczającej go przyrody, zespoloną z ogromem całości potęgą mocarną swego uczucia.

Człowiek szczęśliwy i zadowolony nie może zamykać się w sobie. Podobny jest do napełnionej czary, zawartość której, nie mogąc się zmieścić w ciasnych granicach naczynia, przelewa się przez brzegi. Szczęście wypromieniowuje z niego nazewnątrz, spływa na otoczenie, udziela się wszystkim ludziom, z którymi styka się człowiek, opromieniony prawdziwem szczęściem.



Z biegiem czasu nauczyła się nawet sterować....

Spojrzałem na kapitana Stetsona. Jak zwykle, był smutny i obojętny na wszystko. Czar przyrody zdawał się nie działać na niego. Wzrokiem nieruchomym patrzył na przewalające się za burtą fale, jak gdyby uwagę jego absorbowało coś niezwykłego, wynurzającego się z ich głębi.

Obserwując kapitana Stetsona od pierwszych dni podróży, zauważyłem, że do fal czuł dziwną jakąś namiętność. Rzadko kiedy patrzył na niebo. Częściej na horyzont, co zresztą jest konieczne w zawodzie marynarza.

Sądząc, że temat o morzu najbardziej będzie odpowiadał upodobaniom kapitana, odważyłem się na próbę nawiązania rozmowy.

— O, jakże piękny jest ocean, kapitanie. Ile czaru, ile poezji zawiera błękit jego fal! —

Odwrócił się raptownie. Oczy jego błysnęły groźnie, usta zacisnęły się, każdy muskuł twarzy wyrażał zaciętość.

— Tak, — odparł po chwili, — ocean jest piękny, piękny bezgranicznie, lecz zarazem zdradliwy i groźny.... Ileż to ofiar spoczywa w jego głębiach, — dodał przyciszonym nieco głosem.

Odpowiedź ta, jak na kapitana Stetsona, była bardzo obszerna. Pragnąc wykorzystać tę rzadką okazję, starałem się podtrzymywać rozmowę, unikając szkodliwych w podobnych wypadkach przerw.

— Mojem zdaniem, ocean podobny jest do pięknej kobiety. Jest zmienny i, jak pan przed chwilą zauważył zdradliwy. Czasami nas nęci bezkresem i spokojem, to znów przeraża ogromem swej grozy. A przedewszystkiem, zawsze jest tajemniczy i nigdy odgadnąć nie można, co kryje się pod jego powierzchnią: zwycięstwo, czy śmierć. —

— O nie, mój panie, — zaprzeczył z ożywieniem, — zgadzam się z panem, jeśli chodzi o ocean, lecz nie mogę powiedzieć, aby porównanie z kobietami wypadło trafnie. Znałem kobietę, piękną, bez zarzutu, która mogła być wzorem stałości nawet dla najbardziej stałego mężczyzny. Niestety, pochłonęły ją te fale, któremi się pan przed chwilą zachwycał. —

Westchnął ciężko i opuścił głowę na piersi. Zapanowało przykre milczenie. Domyślając się, że kobieta, o której wspominał, była dla niego czemś więcej, jak zwykłą znajomą, nie śmiałem przedłużać rozmowy na temat, który dla kapitana Stet-

sona nie mógł być przyjemny. Wreszcie, udało mi się uchylić rąbek zasłony, poza którą kryła się tragedja kapitana i to mi narazie wystarczało.

Wieczorem, siedząc przy kolacji, zostałem zaskoczony nieoczekiwanem pojawieniem się w messie mego sąsiada-pasażera z zamkniętej kabiny. Musiał zauważyć moje zdumienie, gdyż zaraz na wstępie starał się usprawiedliwić swe dotychczasowe postępowanie.

— Dziwi pana, że tak długo byłem odseparowany od otoczenia i nie zjawiałem się nawet przy stole? Upewniam pana, że przyczyną tego nie była chęć unikania miłego towarzystwa panów.

Urodziłem się i wychowałem w Indjach. Od wczesnego dzieciństwa prowadziłem bardzo regularny tryb życia. Raz ustalony podział doby na okresy spoczynku i pracy, pozostawał zawsze bez zmiany. Otóż, jeśli pan uwzględnić raczy różnicę czasu pomiędzy Bombajem a San-Francisko, nie będzie się dziwił, dlaczego sypiałem w dzień, a czuwałem w nocy.

Próbowałem przystosować się do nowych warunków, jednak wszelkie próby okazały się bezowocne. W dzień ogarniała mnie senność nieprzezwyciężona, w nocy zaś sen nie kleił mych powiek.

Pozwoli pan, że się przedstawię. Ralf Morgan, doktor filozofji. —

Gdy dłonie nasze spotkały się w uścisku, odniosłem wrażenie, że z ręki doktora Morgana wypływa lekki prąd elektryczny. Sądziłem, że było to złudzenie, lecz uczucie podobne powtarzało się zawsze, ilekroć dotykałem ręki tego człowieka. Nie dziwiłem się temu później, gdy poznałem nadzwyczajne zdolności okultystyczne doktora Morgana.

Pierwszy wieczór, spędzony w jego towarzystwie, postawił mnie w obliczu nowej zagadki. Doktor Morgan częstokroć odpowiadał na pytania, które dopiero powstawały w mym mózgu. Czyżby przed nim nie można było utrzymać tajemnicy? Na wszelki wypadek postanowiłem nie myśleć w jego obecności o rzeczach, które dla mnie lub dla niego mogły nie być przyjemne. Jednak i tej myśli nie zdołałem ukryć przed nim.

— Postąpił pan jak człowiek, który na widok złodzieja chwyta się za kieszeń, w której są pieniądze, — rzekł z uśmiechem. — Chciałbym pana uchronić na przyszłość od powtarzania błę-

dów podobnych. Otóż, myśląc o tem, o czem w mojej obecności myśleć nie należy, siłą rzeczy zrobił pan przegląd myślowy wszystkich swych tajemnic, które, dzięki temu, przestały być dla mnie tajemnicą. Mimo to może je pan nadal uważać za swą wyłączną własność, bowiem ludzie mego pokroju mają na względzie przedewszystkiem dobro bliźnich i każde ich słowo, każdy postępek, każda myśl jest poświęcona ludzkości.

— A więc nie omyliłem się. Pan, panie doktorze, posiada umiejętność odgadywania cudzych myśli? — spytałem.

— Nie odgadywania, lecz czytania. A właściwie, widzenia. Nasz aparat myślowy podobny jest do ekranu, połączonego ze światem zewnętrznym aparaturą odbiorczo-nadawczą. Myśli, powstające w głębi komórek mózgowych, pojawiają się na tym ekranie w postaci obrazów, odbicie których zostaje przesłane przez naszą aparaturę nadawczą. Każdy człowiek, posiadający odpowiednio dostrojoną aparaturę odbiorczą, obrazy te może bez trudu ujawnić na swoim ekranie myślowym. Jak pan widzi, proces powyższy przypomina telewizję radjową, z tą jednak różnicą, że nie wymaga żadnych aparatów, jest znacznie doskonalszy i znany oraz praktykowany od niepamiętnych czasów.

Rozmowy z doktorem Morganem były dla mnie nielada atrakcją. Człowiek ten posiadał nieprzebrany skarbiec wiedzy, z którego czerpał pełnemi garściami. Wiedział dosłownie o wszystkiem.

Od czasu pojawienia się w messie doktora Morgana, w usposobieniu kapitana Stetsona zaszła pewna zmiana. Nie była to zmiana na lepsze. Wręcz przeciwnie. Spokój pozorny, który dotychczas cechował każdy krok jego, znikł bez śladu, ustępując miejsca zdenerwowaniu, potęgującemu się z dniem każdym. Zdawało mi się, że doktor Morgan nie zauważył tej zmiany. Myliłem się jednak. Znał nawet jej podłoże. Czyż mogło, wreszcie, być inaczej?

Zdenerwowanie kapitana Stetsona osięgło punkt kulminacyjny, gdy podróż „Daisy" zbliżała się do końca. Wówczas też poznałem potęgę doktora Morgana.

Siedzieliśmy w messie, paląc poobiednie papierosy. Niepokoiło mnie zachowanie kapitana Stetsona. Kilkakrotnie próbował wstać od stołu, lecz za każdym razem opadał bezwładnie na krzesło, jakgdyby siły opuszczały go nagle. Ręce jego drżały. Na twarzy pojawiły się gorączkowe wypieki.

Doktor Morgan zgasił papierosa i powstał z krzesła.

— Kapitanie Stetson, niech się pan uspokoi, nie ma pan prawa poddawać się biernie demonowi rozpaczy.

Ton głosu doktora Morgana był łagodny, pieszczotliwy prawie, lecz zarazem stanowczy i rozkazujący. Pod wpływem słów i spojrzenia doktora kapitan Stetson wyprostował się i rozchmurzył oblicze.



Na rufie siedziała kobieta....

— Myśli pana, — odezwał się po krótkiej pauzie doktor Morgan, — błądzą koło jakiejś katastrofy. Odzwierciedlają one wzburzone fale, z któremi walczy młoda kobieta. Rozumiem pańską rozpacz i pragnąłbym dopomóc panu do odzyskania utraconej równowagi ducha, lecz przedtem muszę dokładnie poznać historję tego zdarzenia. Słucham pana. —

Posłuszny jak dziecko nakazom doktora Morgana, kapitan Stetson rozpoczął opowiadanie. Przewinęła się przed nami jedna z wielu tragedyj oceanu.

— Przed rokiem byłem jeszcze wesoły i szczęśliwy. Kochałem i byłem kochany. Narzeczona moja nie należała do typu kobiet przeciętnych. Oprócz niezwykłej urody łączyła w sobie szereg pięknych zalet ducha. Miała, niestety, jedną wadę: była uparta.

Dowodziłem wówczas brygantyną „Southern Cross", która, podobnie jak „Daisy", kursowała pomiędzy San-Francisko a archipelagiem Polinezji.

Po blisko dwutygodniowym pobycie w San Francisko, czyniłem ostatnie przygotowania do podróży, która miała być ostatnią przed naszym ślubem. W przeddzień mego odjazdu Mary powzięła postanowienie, że podróż tę odbędziemy razem. Prosiłem, aby pozostała, straszyłem niewygodami, niebezpieczeństwem — nic nie pomagało. Uparła się na swojem i żadna siła nie mogła jej skłonić do zaniechania niefortunnego zamiaru. Doprowadzony do ostateczności uporem Mary, oświadczyłem stanowczo, że pod żadnym pozorem nie zgodzę się na jej podróż.

— A to dlaczego? — spytała z przekąsem.

— Uważam, że pobyt twój na okręcie nie wyjdzie nam na dobre. Wreszcie, jako kapitan, nigdy nie pozwolę na to.

— Zobaczymy!

Następnego dnia, gdy przyszedłem pożegnać się przed odjazdem z rodziną Mary, nie zastałem jej w domu. Oświadczono mi, że czuła się dotknięta moim sprzeciwem i, pomimo nalegań rodziców, wyjechała na kilka dni do ciotki.

Powróciłem na statek podrażniony i zły. Nie zwróciłem nawet uwagi na meldunek stewarda o przybyciu na pokład pasażera. Proszę sobie wyobrazić moje zdziwienie, gdy, po wypłynięciu na pełne morze, ujrzałem w messie tego pasażera. Domyślacie się chyba, panowie, że pasażerem tym była Mary.

— Mary, ty tu? — krzyknąłem zdumiony.

— Jak widzisz, — odparła spokojnie.

Musiałem pogodzić się z faktem, co zresztą przyszło mi bardzo łatwo, tembardziej, że lepiej przypadła mi do gustu obecność Mary na statku, jak jej wyjazd do ciotki.

Początkowo podróż zapowiadała się świetnie. Świeży podmuch passatu wypełniał żagle, z dniem każdym zbliżając okręt do celu podróży o przeszło dwieście mil. Mary czuła się wyśmienicie. Była jakby stworzona do podróży morskich i życia okrętowego. Gdy obejmowałem wachtę, wychodziła na pomost wraz ze mną i pozostawała aż do zmiany. Z biegiem czasu nauczyła się nawet sterować i określać pozycję okrętu.

Pod koniec podróży pogoda zaczęła się psuć. Niebo zasnuły ciężkie, ciemne jak ołów chmury. Barometr gwałtownie spadał. Powietrze stało się ciężkie i parne. Wiatr osłabł i wreszcie ucichł zupełnie. Nastała niepokojąca cisza. Żagle bezwładnie obwisły na rejach, okręt, pozbawiony ruchu, kołysał się bezradnie na martwej fali. Były to znaki nieomylne nadciągającego tajfunu.

Kazałem zwinąć i umocować wszystkie żagle, prócz sztormowych i przygotować się do oczekującej okręt i załogę ciężkiej walki z wichurą i oceanem. Mary odesłałem do kabiny, sam zaś, uzbrojony w lunetę, obserwowałem ciemną linję horyzontu, spodziewając się lada chwila pierwszych podmuchów wichru.

Wkrótce też, na południowym wschodzie, ciemna jak atrament i gładka jak lustro powierzchnia oceanu pokryła się nagle bielą piany, zawrzała, poorała brózdami fal. Owa biel złowroga posuwała się naprzód z zastraszającą szybkością. Zaledwo zdążyłem uprzedzić załogę, gdy gwałtowny podmuch szkwału dopadł do nas, uderzył wściekle o burtę okrętu, szarpnął żaglami, przechylił okręt, plunął słoną pianą, zerwaną z fal wierzchołków w pędzie szalonym, zagwizdał w olinowaniu i, chychocąc złośliwie, pomknął w dalszą drogę. Znowu nastała cisza. Tym razem nie na długo. Okręt nie zdążył się jeszcze wyprostować po pierwszym ataku, gdy nastąpił drugi, następnie — trzeci i czwarty. Potem już nie było przerw.

Lawina wichru runęła na nas z przerażającą siłą. Pęd powietrza utrudniał oddech, hamował swobodę ruchów. Smagany

wichrem okręt chwiał się na wszystkie strony. Potężne zwały wody, zerwane z wierzchołków fal-olbrzymów, bez przerwy lały się na pokład. Nie mogąc znaleźć odpływu przez porty i szpigaty, przelewały się od burty do burty, zbijając z nóg marynarzy i uniemożliwiając pracę. Ryk fal i wycie wichru zlały się w jeden nieustanny, potężny grzmot, w którym słowa komendy nikły bez śladu.

Okręt nasz uciekał od niebezpiecznego centrum tajfunu pod jednym tylko stakslem i zaryfowanym marslem sztormowym, mimo to osiągając szybkość około piętnastu węzłów.

Wejście stewarda przerwało tok opowiadania. Podano kawę. Kapitan Stetson dał stewardowi znak, że może odejść, wychylił duszkiem filiżankę kawy i opowiadał dalej.

— Tylko ten, kto chociaż raz w życiu przeżywał na żaglowcu walkę z tajfunem, zrozumieć zdoła całą grozę naszego położenia. Okręt wspinał się w górę po śliskich, chwiejnych zboczach fal, szamotał się przez chwilę wśród wrzącej piany poszarpanego przez wicher wierzchołka, przechylał się na dziób i mknął z zawrotną szybkością w głąb olbrzymiej brózdy, ścigany załamującym się wierzchołkiem fali, opadającym na rufę z druzgocącą siłą.

Woda lała się na nas ze wszystkich stron. Z dziobu i z rufy, z boków i z góry. Przybierając, nakrywała ludzi z głową lub, opadając, sięgała zaledwo do kolan. Gdy okręt mieścił się w głębokiej bróździe pomiędzy dwiema falami, wody na pokładzie było stosunkowo mało. Lecz co za zgrozą przejmujący widok przedstawiał się wówczas oczom naszym! Przed nami i za nami wznosiły się ruchome zwały wody — góry całe, sięgające niemal do szczytu masztów, wrzące, spienione, rozszalałe. Zdawało się, że lada chwila zewrą się one, grzebiąc pod swym ciężarem nieszczęsny okręt wraz z całą załogą.

Noc całą walczyliśmy z żywiołem wycieńczeni, rozbici, przemoczeni do suchej nitki. O świcie wiatr osłabł raptownie. Fala, jakkolwiek jeszcze duża, straciła swą niebezpieczną grzywę, okręt szedł spokojniej.

Niebezpieczeństwo minęło. Okręt i załoga złożyli egzamin celująco. Mogłem wreszcie udać się na spoczynek. Pozostawiłem na pomoście starszego oficera i udałem się do kabin.



Okręt chwiał się na wszystkie strony....

W messie panowało straszne spustoszenie. Połamane krzesła, skorupy naczyń i szczątki nieokreślonego pochodzenia pływały po podłodze. Mówię pływały, gdyż woda sięgała powyżej kostek. Gdy okręt przechylał się, wszystko to pędziło raptownie ku pochylonej burcie, uderzając jak taran w drewniane przepierzenia kabin.

Nagle ogarnął mnie niepokój. Co się dzieje z Mary? Przez całą noc nie opuszczałem swego stanowiska, ratując okręt. Byłem pewien, że Mary w kabinie nie grozi żadne niebezpieczeństwo i nie niepokoił mnie brak wiadomości o niej. Daremne jednak przeszukałem wszystkie kabiny — Mary nigdzie nie było.

Oszalały z rozpaczy, wywlokłem wystraszonego stewarda z jego kabiny i zażądałem wyjaśnień. Dowiedziałem się strasznej prawdy. W czasie największego niebezpieczeństwa, gdy wściekły pęd tajfunu osięgnął największą siłę a druzgocące języki fal chlastały okręt ze wszystkich stron, Mary, niepokojąc się o mój los, wyszła na pokład, nie bacząc na perswazje stewarda.

Gdy prosiłem, by pozostała w kabinie, — tłumaczył się steward, — nazwała mnie piecuchem i tchórzem, który przy lada podmuchu nie śmie wytknąć nosa poza drzwi kabiny. Cóż miałem robić? Poszedłem za panną Mary! Zaledwie wyszliśmy na pokład, gdy od strony rufy stoczyła się na nas cała góra wody. Z trudem zdołałem wytrzymać gwałtowne parcie fali, trzymając się kurczowo poręczy schodków pomostu. Gdy fala potoczyła się na dziób, nie ujrzałem już miss Mary. Woda uniosła ją za burtę. —

— Dlaczego nie zawiadomiłeś mnie, durniu stary! — Nie odparł ani słowa. Stał przede mną blady, skulony, postarzały o lat kilka, drżący. Zresztą, gdybym nawet został powiadomiony natychmiast po wypadku, czy mógłbym ratować Mary? Nie, gdyż najmniejsza próba zmiany kursu pogrążyłaby nas wszystkich w odmętach fal! .

Od tego czasu nie zaznałem spokoju. Wciąż mi się zdaje, że widzę Mary, borykającą się z falami, że poprzez ryk fal i świst wichru słyszę jej głos, wzywający mnie na ratunek.

Po powrocie do San Francisko opuściłem „Southern Cross". Zbyt bolesne wspomnienia łączyły mnie z tym statkiem...

Opowiadanie kapitana Stetsona dobiegło końca. Spojrzałem na doktora Morgana, czując podświadomie, że uczyni teraz coś, co wychodzi poza ramy życia codziennego.

Stał, oparty plecami o filar. Twarz jego była nieruchoma, senna, powieki przymknięte. Czyżby zasnął? Lecz nie, otworzył powieki.

— Kapitanie Stetson, — rzekł, akcentując każde słowo, — komunikuję panu wieść radosną — narzeczona pańska żyje i cieszy się dobrem zdrowiem.

Kapitan Stetson zerwał się z krzesła, jak gdyby go nagle dotknięto rozpalonem żelazem.

— Doktorze, mów pan, czy pan ją widział, czy rozmawiał pan z nią?! — krzyknął, chwytając doktora za klapy marynarki.

— Przedewszystkiem, proszę się uspokoić.

Kapitan wrócił posłusznie na dawne miejsce.

— Jeśli posiada pan tyle siły, by zobaczyć ją na własne oczy, gotów jestem ułatwić to panu. —

— Niech mnie pan nie męczy, doktorze. Jeśli pan może mi dopomóc, proszę nie zwlekać, — rzekł błagalnym głosem.

— A więc dobrze. Proszę mi patrzeć w oczy! —

Spojrzenia ich spotkały się. Oczy doktora Morgana rozszerzyły się, płonęły dziwnym blaskiem, rzucały nieme rozkazy.

Kapitan Stetson przymknął powieki.

— Kapitanie Stetson, co pan widzi? —

— Widzę wyspę koralową, zrzadka porośniętą pisangami bananowemi, krzewami i młodemi drzewkami. W głębi wyspy stoi budka z blachy falistej, którą pozostawili niegdyś japońscy łowcy ptactwa. Obok budki siedzi młoda kobieta, zajęta przygotowywaniem opaski z trawy morskiej, która służy krajowcom za ubranie.

— Kim jest ta kobieta? —

— Ach, Mary!.... —

— A teraz niech pan nam powie, jak się nazywa ta wyspa?

— Jest to jedna z wysp grupy Taongi. Znajduje się pod 14° 36' szerokości północnej i 169° 1' długości wschodniej, czyli zaledwie o dwadzieścia pięć mil od miejsca, w którem się obecnie znajdujemy. —

— Niech się pan obudzi i pamięta o tem, co widział! —

Kapitan Stetson otworzył oczy. Przez chwilę przyglądał się nam ze zdumieniem, mrugając pociesznie powiekami, poczem jak strzała wybiegł na pokład. Usłyszeliśmy głośne słowa komendy, zgrzyt bloków, odgłos bieganiny. „Daisy“ zmieniała kurs.

— Wyjdźmy na pokład, — zaproponował doktor Morgan, — zobaczy pan, jaka zmiana zaszła w kapitanie Stetsonie. —

Pokład wrzał życiem. Pracowały obie zmiany. Podniesiono wszystkie żagle i „Daisy“, mocno przechylona na burtę, sunęła jak ptak olbrzymi, zdając się przeskakiwać z fali na falę.

Kapitan Stetson mierzył długiemi krokami pomost, co chwila przykładając do oczu lornetkę.

— Doktorze, już widać attol Taongi! — krzyknął, wskazując ręką ledwo dostrzegalną plamkę na linji widnokręgu.

Po upływie dwóch godzin znajdowaliśmy się w odległości najwyżej mili od wejścia do laguny. Okręt legł w dryf. Spuszczono na wodę szalupę, do której wsiadł kapitan oraz czterej rośli marynarze.

— Kapitanie, proszę chwilkę poczekać, — rzekł doktor Morgan, znikając w drzwiach kabiny. Wrócił po chwili z płaszczem kąpielowym w ręku.

— Niech pan weźmie z sobą ten płaszcz. Zapomina pan, że zastanie miss Mary w stroju dzikuski! —

Szalupa odbiła od burty, kierując się w stronę attolu.

Zdawało mi się, że przeżywam jeden z epizodów zaczarowanej bajki z tysiąca i jednej nocy. Niecierpliwie oczekiwałem powrotu szalupy. Czy sprawdzi się zapowiedź doktora Morgana? Czy kapitan Stetson odnajdzie swoją Mary?

Doktor Morgan stał przy burcie uśmiechnięty, zadowolony. On jeden wiedział napewno, jaki będzie wynik wyprawy. Gdy wreszcie szalupa wypłynęła z laguny, wskazał mi ją ruchem głowy i spytał:

— Czy i teraz pan wątpi?

Na rufie szalupy, przytulona do kapitana Stetsona, siedziała kobieta, ubrana w płaszcz kąpielowy doktora Morgana.

Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe Spółka Akcyjna
(Polish-British Steamship Company Limited)
Gdynia

Jednym z najważniejszych kroków Rządu Polskiego na drodze rozwoju handlu zamorskiego oraz dla ułatwienia naszemu eksportowi zdobycia rynków zagranicznych jest stworzenie polskiej linji okrętowej, łączącej bezpośrednio nasze porty z głównemi ośrodkami handlu Wielkiej Brytanji t. j. z Londynem i Hullem.

Z inicjatywy Rządu zostało z końcem 1928 roku założone przez P. P. „Żeglugę Polską" i angielskie Towarzystwo Ellerman's Wilson Line w Hull przedsiębiorstwo żeglugowe Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. z siedzibą w Gdyni.

Towarzystwo ma na celu utrzymanie regularnej komunikacji między portami Gdynia - Gdańsk i Londynem względnie Hullem.

Flota Towarzystwa składa się z 4 statków pasażersko-towarowych łącznej pojemności 10,800 t. r. br., zaopatrzonych w wygodne pomieszczenia dla pasażerów i w ładownie-chłodnie dla przewozu artykułów spożywczych jak bekony, szynki, masło itp., przeznaczonych na eksport z Polski do Anglji.

Poza tem wszystkie statki posiadają specjalne nowoczesne urządzenia kabinowe dla przewozu emigrantów z Polski do portów wyjazdu wielkich linij transatlantyckich na Zachodzie.

Nazwy i pojemność statków są następujące:

s. s. „Premjer" 3540 ton rej. br.
s. s. „Warszawa" 2487 ton rej. br.
s. s. „Łódź" 2450 ton rej. br.
s. s. „Rewa" 2376 ton rej. br.

Kapitanowie, oficerowie i załoga statków są obywatelami polskimi. Na każdym statku znajduje się lekarz i wykwalifikowana pielęgniarka.

Główne biuro Towarzystwa mieści się w Gdyni przy ulicy Portowej.

Regularne podróże statków rozpoczęły się — ze względu na niekorzystne warunki nawigacyjne w srogiej zimie 1928-29 roku — w kwietniu 1929 r.

Ładunki wywozowe z Polski do Anglji składają się głównie z następujących towarów:

masło, bekony, szynki, jaja, dykty, parafina, drzewo różnych gatunków, zboże, ryż, cukier, konie.

Przywóz zaś stanowią: maszyny, tkaniny, przędza, wełna, drobnica, towary kolonjalne, motocykle, tytoń.

Flota Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego jest nietylko poważnym przyrostem dla naszej marynarki handlowej, ale stała komunikacja polskiemi statkami między portami polskimi a portami angielskimi przyczyni się do zacieśnienia stosunków handlowych z Wielką Brytanją i przez jej porty z portami i krajami całego świata.

Dotychczasowa działalność Towarzystwa dała dzięki niestrudzonej pracy Zarządu, Kapitanów i załóg okrętowych wyniki bardzo korzystne.

Rozwój ekonomiczny Polski i związany z tem wzrost jej eksportu rokują najlepsze nadzieje dla rozwoju Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego.

Okolica wiecznych wiatrów.

Najwięcej nawiedzoną wiatrami okolicą na kuli ziemskiej jest Adelje-land w pobliżu bieguna południowego. Wiatry wieją tam stale z SSO. (kierunku południowo południowo-wschodniego) i można się według nich doskonale orjentować.

Zjawisko tak jednostajnego kierunku wiatru jest bardzo pożyteczne dla żeglarzy i badaczy, którzy nawiedzają te strony, zwłaszcza, że trudno tu orjentować się według kompasu ze względu na to, że w pobliżu znajduje się południowy biegun magnetyczny, wskutek czego kompas wskazuje kierunek bardzo niedokładnie.



Pierwsza przygoda statku szkolnego „Pomorze".

Dnia 19 grudnia 1929 r. prace przygotowawcze do przeholowania statku „Pomorze" zostały ukończone. Reje w ilości piętnastu i górne części masztów złożono na pokładzie i zamocowano tak, aby przy największych przechyleniach statku nie mogły poruszyć się z miejsca. Zabezpieczono się tak, aby w czasie ewentualnego sztormu nie mogło nic spaść z góry na głowy załogi. Praca przygotowawcza odbywała się nietylko na pokładzie: pod pokładem sprawdzono szczelność iluminatorów i zamknięto je na głucho, t. j. na żelazne klapy, sprawdzono w międzypokładzie szczelność drzwi wodoszczelnych, zamknięto włazy do zbiorników ze słodką wodą, wyreperowano pompy: ratunkową, pożarową i do słodkiej wody, wreszcie zamocowano wiele ruchomych przedmiotów, które w wypadku silnego kołysania bocznego, tocząc się od burty do burty, mogłyby uszkodzić statek.

Do wykonania tej pracy czasu było niewiele, ludzi jeszcze mniej. Rozpoczęto ją 9 grudnia, z dniem przyjazdu do St. Nazaire komendanta, kpt. Konstantego Maciejewicza. Razem z nim przybyli: bosman Jan Kaleta, st. sternik Józef Grzelak i marynarz Tadeusz Klusiewicz. 12 grudnia wieczorem przyjechał jeszcze z Gdyni z żoną niżej podpisany, tymczasowy starszy oficer statku „Pomorze".

We czwartek dnia 19 grudnia 1929 r. przybyła koleją do St. Nazaire załoga holenderska w liczbie 6 ludzi, która stosownie do kontraktu miała pełnić służbę na statku „Pomorze" podczas jego holowania do Danji. Załoga polska przez czas holowania miała pozostać na statku jedynie jako personel administracyjny, celem sporządzenia inwentarza i przygotowania statku do remontu.

Zapowiedziane na dzień 19 grudnia przybycie holenderskiego holownika „Poolzee", który miał przeprowadzić „Pomorze" do Nakskov, zostało opóźnione. Otrzymaliśmy we czwartek wieczorem depeszę, że „Poolzee" przybędzie do St. Nazaire w piątek 20-go o 5 rano. Jednakże holownik nasz nie przybył ani w piątek, ani w sobotę o 5 rano, lecz w sobotę o 6 wieczo-

rem. Przyczyną tego opóźnienia był bardzo silny sztorm. Jeden z członków załogi holownika miał złamaną rękę, kilku było lżej rannych. Sam holownik nie odniósł poważniejszych uszkodzeń jedynie dzięki temu, że zmienił kurs i poszedł z falą, choć i tak miał wgniecione zupełnie drzwi do mensy i rozbite bardzo grube szkło iluminatora.

Tegoż dnia, t. j. w sobotę, pojechałem do Nantes na s/s „Warta", statek należący do P. P. Żegluga Polska, po rzeczy, które przybyły na tym statku.

Na „Warcie" zastałem wszystkich oficerów, nie wyłączając nawet komendanta, kpt. Górskiego, zajętych gaszeniem pożaru. Węgiel, który „Warta" miała jako ładunek, zajął się w czasie drogi w części ładowni, przylegającej do kotłowni.

Oficerowie, czarni od węgla, brudni, spoceni i zmęczeni, pracowali razem z załogą nad odkopywaniem węgla, aby móc się dostać do źródła ognia, który od pięciu, czy sześciu dni rozpalał do czerwoności przegrodę wodoszczelną między ładownią a kotłownią, wytwarzając przytem moc trujących gazów, które każdej chwili mogły rozsadzić statek.

O północy wróciłem do St. Nazaire. Nazajutrz niedziela — robimy sobie święto. Oglądamy holownik. Jest dość duży, wygląda na mocny, podobno 1000 HP. Należy do T-wa L. Smit E CO's Internationale Sleepdienst w Rotterdamie. Ma na pokładzie 2 hole: każdy składa się z grubej stalówki i 2 manili. Przy jednym manila jest troszkę przetarta — widać, że używana, za to stalówka niemal zupełnie nowa; przy drugim odwrotnie. Są to moje zupełnie osobiste spostrzeżenia.

W poniedziałek ładujemy z holownika węgiel dla załogi holenderskiej, znajdującej się na „Pomorzu" i naftę. Potem podnosimy niewielką szalupę ratunkową na 12 osób, na której odbywał się transport węgla.

Przed południem inspektor nawigacyjny z portu odbywa u nas ostatnią wizytę. Sprawdza, czy wszystko jest według przepisu, czy możemy dostać pozwolenie na wyjście na morze. Okazuje się, że „all" jest „right", musimy tylko zaopatrzyć się jeszcze w boję świetlną do koła ratunkowego. W godzinę po odejściu inspektora boja jest na miejscu.

Po południu o godzinie 3-ciej otrzymujemy wszystkie dokumenty okrętowe u p. Osmont, naszego miejscowego makle-

ra. Zdawałoby się, że nic nie stoi już na przeszkodzie, aby z wysoką wodą następnego dnia opuścić port St. Nazaire. W rzeczywistości jednak jest inaczej: w kapitanacie portu wywieszono depeszę z ostrzeżeniem o sztormie w zatoce Biskajskiej i na wybrzeżu Bretanji. Takież ostrzeżenie odebrał przez radjo kapitan holownika „Poolzee" z meteorologicznej stacji radjowej w Londynie. W kanale La Manche i na wybrzeżu Bretanji sztorm panuje już od czwartku, a więc 5 dni bez przerwy. Wtorek będzie szóstym dniem.

Przypominamy sobie, że to jutro wilja. Postanawiamy spędzić ją na statku. (Zwykle wieczorne obiady jadamy w hotelu „Terminus"). Narazie uzupełniamy jeszcze zakupy, powiększamy zapas prowiatu, obstalowujemy chleb. Kto wie, może wyjdziemy na morze w pierwsze święto? Wszystko teraz zależy od przepowiedni meteorologicznych.

We wtorek rano nowa przepowiednia sztormu; po południu to samo. Paryż i Londyn ogłaszają zgodnie przez radjo burzę na północnym Atlantyku, w La Manche i koło Finisterre. Kapitan holownika ani myśli o wyjściu na morze. Jesteśmy prawie przekonani, że we środę też nie wyjdziemy.

Wieczorem spożywamy wieczerzę, przyrządzoną przez moją żonę. Dzielimy się opłatkiem, przysłanym z kraju. Które to Boże Narodzenie spędzane zdala od nich od 1918 roku? Dziewiąte chyba... Ale jesteśmy razem z żoną... Tymczasem komendant jest daleko od swej najbliższej rodziny... Jest trochę zadumany — nietrudno zgadnąć, że myśli o żonie, o Halinie, Olgierdzie i Kotku... Tak rzadko i tak krótko widuje ich wszystkich. W lecie nigdy, w zimie niezawsze.

Mamy nawet choinkę, pięknie przystrojoną zabawkami, zrobionemi przez moją żonę. Zapalamy świeczki. Robi się nastrój.

Przypomina mi się choinka z drzewa na „Lwowie" w roku 1923, gdy wracaliśmy z Brazylji... Byłem wówczas uczniem. Paru nas w tajemnicy przed innymi pracowało nad budową tamtej choinki.

25 grudnia znowu sztorm, znowu czekamy.

26 grudnia. O 9 rano kapitan holownika „Poolzee" decyduje się wyjść na morze. My jesteśmy gotowi. O 11,30 przychodzą 2 portowe holowniki. Podajemy im liny z dziobu i z ru-

fy i zaczynamy wybierać łańcuch prawej kotwicy. Zapomniałem nadmienić, że „Pomorze" miało zarzuconą prawą kotwicę z trzema przęsłami łańcucha w wodzie, i było przycumowane rufą do nabrzeża.

Wywindowanie łańcucha i kotwicy nie jest wcale łatwe. Winda kotwiczna na „Pomorzu" nie może być poruszana parą. Zaprzęgamy się do kabestanu. Jest nas dziesięciu z Holendrami, czasami pomaga nam pilot, który zdążył zmarznąć siarczyście, czasami — komendant, jeśli ma chwilę czasu.

Wybranie 45 sążni łańcucha trwało 2 godziny. Wreszcie kotwica wstaje, nakoniec wynurza się z wody. Holowniki ciągną nas ku wejściu do szluzy.

O godz. 14,30 cumujemy się w szluzie, gdzie wita nas bardzo uprzejmy kapitan portu.

— Doskonały czas dla panów na wyjście na morze. Wprawdzie zapowiedziany jest sztorm w zatoce Biskajskiej, ale nim nadejdzie będą już panowie w La Manche, a tam dacie już sobie jakoś radę. Niema co czekać dłużej, lepszej pogody w zimie panowie tu nie znajdą.

Zdaje się, że kapitan holownika „Poolzee" nie był jednak zupełnie tego samego zdania, co komendant portu.

Według umowy mieliśmy wziąć hol z „Poolzee" jeszcze w szluzie, gdzie było na to dość czasu, i gdzie wszystkie manewry są bądź co bądź bez porównania łatwiejsze, niż na rozfalowanem morzu, choćby ze względu na to, że 2 statki mogą się w szluzie przycumować do siebie, co na fali jest wykluczone.

Jednakże kapitan holownika zmienił widocznie poprzednią decyzję i oznajmił, że staniemy na redzie, na kotwicy.

— Moglibyśmy podejść chociaż pod Belle-Ile i tam w razie niepomyślnej pogody zakotwiczyć się — zauważył komendant. — Dopiero co kotwica wybrana z takim trudem i znów odrazu kotwiczyć... Jakiś niezdecydowany jest ten kapitan.

Punktualnie o 3 po poł. otwarto szluzę. Portowe holowniki wyciągają nas na morze. Zaczynamy się lekko kołysać. Chcę przygotować wielokrążki do podniesienia kotwicy, ale pilot wstrzymuje mnie „Parez à mouiller, capitaine!" — Ależ dlaczego, przecież pójdziemy chyba dalej, pogoda dobra. — Pilot wskazuje mi „Poolzee", który stoi jeszcze w szluzie:

— Wasz holownik nie śpieszy się; nie wiem, co zamierza robić. Musicie być gotowi do zakotwiczenia, bo przecież portowe holowniki nie mogą was trzymać do jutra rana.

— Dobrze, ale jeśli teraz kotwicy nie podniesiemy na pokład, to potem na większej fali, przedziurawi nam ona burtę.

Pilot rozkłada ręce i wzrusza ramionami. Mimo jego „parez à mouiller, capitaine!" — w tej chwili podchodzi do nas „Poolzee" i żąda rzutki, aby móc nam podać hol. Więc idziemy na morze jednakże. Brawo!

O g. 15.30 hol był już zamocowany. Połączyliśmy go z rozłączonym z kotwicą lewym łańcuchem kotwicznym, którego wypuszczono około 5 sążni poza kluzą. Dalszą część holu stanowi stalówka, złączona z manilą, zamocowaną na holowniku. Nasz łańcuch kotwiczny trzyma się przedewszystkiem na 4-calowej stalówce, wziętej potrójnie, zamocowanej na maszcie i połączonej z łańcuchem, pozatem trochę na hamulcu Lehoffa. Zwykły hamulec jest zluzowany.

Przy wyjściu na morze wiatr W-WSW, siła 3-4. Tutaj należy dodać, że „Pomorze" wyszło w podróż, nie troszcząc się bynajmniej o nawigację. Wszystko należy do holownika „Poolzee". My jesteśmy bierni, jesteśmy poprostu pasażerami. Nie mamy instrumentów nautycznych z wyjątkiem 2 niewyregulowanych kompasów, nie mamy spisów latarń morskich, tablic przypływów i odpływów, locji, kodu sygnałowego, lornetek, pelengatorów, sekstansów, chronometru i t. d. Mamy tylko 4 mapy, które komendant kupił na wszelki wypadek.

O 15.35 oddajemy pilota. Dopiero w niespełna godzinę później kończymy ostatecznie pracę przy zamocowaniu kotwicy typu Admiralicji na pokładzie.

Piątek 27 grudnia 29. „Koło 6 rano ujrzano światła latarni Belle-Ile. W dzień wiatr znacznie wzrasta. Wielka fala; kurs około West. W nocy wiatr nieco słabszy" — tyle mówi nasz dziennik okrętowy. Statek silnie kołysze się wzdłużnie, posuwamy się bardzo powoli naprzód.

Sobota 28 grudnia 29 r. Od 5 rano wiatr wzrasta. Kurs koło West. Duża fala.

Około 10,30 pęka hol (manila) w miejscu, bliskiem zamocowania na holowniku.

Z powodu dużej fali okazało się niemożliwe wybranie holu na statek. Na rozkaz kapitana holownika odłączono hol od łań-

cucha kotwicznego. Przyjmowanie drugiego holu trwa do godziny 15, przyczem holownik trzy razy podchodzi do burty, aby wziąć rzutkę.

Po zamocowaniu holu „Poolzee" przytrzymuje nas w miejscu, nie ciągnąc naprzód. Sterowanie wykluczone. W nocy sztorm od WSW-West.

Niedziela 29 grudnia 29 r. Około 1.45 w nocy pęka hol (stalówka) w odległości około 15 metrów od złączenia go z łańcuchem kotwicznym.

Przygotowujemy się do przyjęcia nowego holu, choć wiemy, że „Poolzee" miał ich wszystkiego dwa. Zresztą w nocy podać hol jest prawie niemożliwe. Może na urwanym końcu stalówki zrobią „oko" do rana i podadzą nam ją jeszcze raz nieco krótszą. Komendant stara się określić pozycję. Nie widać żadnych świateł z brzegu. To dobrze! Znaczy, że jesteśmy daleko od lądu i przed świtem nie wyrzuci nas na brzeg. Do rana nadejdzie jakaś pomoc. Przecież „Poolzee", gdyby sam nie miał już holu, ma zawsze radjo.

Przez jakiś czas holownik trzyma się na wietrze, poczem znika około 3.30 w nocy za mgłą deszczową. Silny szkwał zrywa nasze czerwone latarnie (oznaczające, że nie odpowiadamy za ruchy statku) i rzuca je o burtę. Zostają tylko światła pozycyjne i rufowe. Statek kładzie się wpoprzek fali, która przewala przez pokład, jak również przez kabinę nawigacyjną na rufie. Nachylenia boczne przekraczają czasem 50°.

Właściwie nie mamy nic do roboty, jak tylko czekać do rana. Jednakże tej przymusowej bezczynności nie można nazwać „dolce farniente". Schodzę na chwilę do kabiny żony.

— Czemu właściwie kołyszemy się więcej, niż przedtem? — pyta mnie żona.

— Holownik trzyma nas w poprzek fali, żeby hol mniej szarpało. Fala jest olbrzymia. Sztorm wyje, jak sto djabłów. Tu, w kabinie niebardzo słychać, bo hałas latających gratów zagłusza wycie wiatru.

Wróciłem znowu na pokład. Połaziłem tam i sam, zajrzałem do międzypokładu, wypaliłem papierosa, którym poczęstował mnie komendant.

Próbowaliśmy podnieść dwie sztormowe latarnie, owinięte czerwoną etaminą (płótnem banderowem), zamiast zerwanych czerwonych. Nie na wiele się to zdało, gdyż gasły natychmiast.

Tymczasem Holendrzy powkładali pasy ratunkowe, wzięli swój żelazny prowiant i zgromadzili się na rufie w kabinie nawigacyjnej.

Zdrzemnąłem się jakąś godzinę. Gdy się obudziłem koło 5 rano, nieco na wschód od nas było widać wybłyski latarni. Samo źródło światła było jeszcze za widnokręgiem. Zresztą trudno to było stwierdzić, gdyż poziom statku wahał się o jakieś 10 m. zależnie od tego, czy leżeliśmy w bruździe, czy też znajdowaliśmy się na wierzchołku fali.

Komendant zdołał już zidentyfikować latarnię. Sprawdziliśmy ją tylko jeszcze raz wspólnie. Była to Penmarch, na południowo-zachodnim cyplu Finisterre.

— Psiakość! Ale też nas dryfuje na najpaskudniejsze miejsce, jakie można znaleźć w całej Brytanji — zauważyłem.

— Tak! Jeżeli „Poolzee", ani żaden inny holownik nie przyjdą po nas do rana, to może nam być ciepło na tych skałach des Etocs — potwierdził komendant, prostując się z nad mapy.

— Jak to dobrze, że pan kupił tę mapę, panie komendancie. Cobyśmy zrobili bez niej? Wprawdzie niezbyt dokładna, ale chociaż wiemy, gdzie nas dryfuje. Do lądu pewno będzie ze 20 mil?

— Myślę, że trochę mniej. Dryfujemy pewno około 3 mil na godzinę. Mamy jakieś 6 godzin czasu t. j. do 11-ej.

Od czasu pęknięcia holu komendant objął dowództwo „Pomorza". Oznajmiono to Holendrom, jednakże nie jest łatwo zmusić ich do pracy. Siedzą w swych pasach ratunkowych, patrzą na błyski latarni i szwargocą coś po swojemu szeptem, jakby się bali kogoś obudzić.

Z nastaniem dnia po bezowocnem oczekiwaniu holownika koło 9 rano komendant każe połączyć lewą kotwicę z łańcuchem, który przedtem był przyczepiony do holu. Holendrzy niezbyt chętnie biorą się do pracy. Są zbyt ostrożni. Boją się pokaleczenia lub wypadnięcia za burtę. Zresztą przy pracy przeszkadzają im pasy ratunkowe. Sam nasz st. sternik, Józef Grzelak, robi więcej i prędzej niż oni w sześciu.

Komendant na rufie pelenguje „na oko" i „na rękę" latarnie. Jest ich dwie. Trudno jest określić pozycję przy pomocy rozhuśtanego i nieuregulowanego kompasu, a jednak pozycja jest i to bardzo bliska prawdy. Sondujemy ręczną sondą, bo innej nie mamy. 60 m. wypuszczonej linki nie daje nam dna. Zresztą kto to wie?

Sonda jest bardzo lekka, a w dodatku fala ma koło 10 m. wysokości — idzie wprost z zachodu z otwartego Atlantyku. Statek czerpie burtami wodę, a jego pochylenia wzdłużne powodują różnicę wzniesienia rufy statku nad dno morza w dwóch różnych momentach o jakieś 12—15 metrów. Jakież wyniki może dać ręczna sonda w takich warunkach?

Z obserwacji latarni Penmarch i Kerity wynika, że prąd i wiatr dryfują nas w kierunku ESE. Mamy słabą nadzieję, że uda nam się prześlizgnąć tuż koło raf Les Etocs i podryfować dalej na wschód. Jednakże o 10 godzinie nadzieja nasza zawodzi — widocznie prąd się zmienił, gdy dryfujemy w kierunku ENE.

Parę minut przed dziesiątą ukończyliśmy pracę przy włączeniu lewej kotwicy do jej łańcucha. Jednocześnie, ponieważ widać, że nie umkniemy rafom, do których zostało najwyżej ¾ mili, komendant wydaje rozkaz przygotowania pasów ratunkowych, mnie zaś każe zawiadomić o sytuacji żonę.

Wchodzę do naszej kajuty.

— Wiesz — odzywa się żona — wczoraj minęło dwa miesiące od naszego ślubu.

— Ach, prawda! No, podróż poślubną mamy z przygodami. Wiesz, w nocy nie powiedziałem ci całej prawdy, lecz teraz muszę. Przed drugą w nocy znowu pękł hol. Myśleliśmy, że do tej pory holownik w jakiś sposób pośpieszy nam na ratunek. Tymczasem nic: może sam utonął. Do lądu, a właściwie do skał, zostało zaledwie ½ mili, ¾ mili najwyżej. Prawdopodobnie „Pomorze" rozbije się na nich, bo wątpliwe jest, aby nasze kotwice i łańcuch wytrzymały na takiej strasznej fali i przy takim sztormie. Rozbicie „Pomorza" jest prawie równoznaczne z naszą śmiercią. Przybój na skałach podwodnych jest tak gwałtowny, że tylko cudem mógłby się ktoś przez niego przedostać, nie będąc zmiażdżonym o kamienie. Jednakże jeszcze nie wszystko stracone. Mamy dobre kotwice, może nas utrzymają przez parę godzin. Dwa lata temu w Kattegacie przetrzymaliśmy też bardzo silny sztorm na kotwicy na wielkiej fali. Komendant prosi, abyś włożyła pas ratunkowy i wyszła na rufę. Najlepiej przebierz się w moje ubranie: będzie ci cieplej, no i może wygodniej, jeżeli trzeba będzie pływać. Choć zdaje się obecne suknie nie przeszkadzałyby kobietom w pływaniu.

Chcę być spokojny, jak tam na górze i zachować swobodny ton. Żona moja jest jednak zupełnie spokojna.

— Szkoda, że nie uprzedziłeś mnie wcześniej, nie wiem, czy zdążę się przebrać?

— Ależ zdążysz, napewno. Jeszcze mamy dobre pół godziny do skał. Muszę wracać na pokład. Pożegnajmy się na wszelki wypadek!

— Obrączkę masz?

— Mam. Wiesz, mam wrażenie, że to wszystko dobrze się skończy. Właściwie jeszcze nie jest bardzo źle. No, dowidzenia Irko! Jestem już ze 3 minuty. Trzeba wracać na pokład.

Wracam na górę. W kabinie jest dosyć cicho, ale wiatr tu wyje, jak opętany. Czasamy tylko, gdy zapadamy się w dolinę między dwiema falami, robi się zupełnie cicho, jesteśmy zasłonięci wówczas olbrzymią górą wody, której tylko biały grzbiet pieni się, kłębi, łamie i syczy złowrogo.

O 10.30 statek znajduje się o pół mili od nadwodnych raf. Przed niemi, jak wynika z naszej niezbyt dokładnej mapy, są jeszcze kamienie podwodne.

Komendant, który jest wszędzie, widzi, słyszy i wyczuwa wszystko, zarządza rzucenie prawej kotwicy i natychmiast po niej lewej.

Jednakże przy takiem kołysaniu statku praca z kotwicą jest bardzo trudna. Udaje nam się rzucić kotwicę dopiero o godz. 11. Kotwica pada na jakieś bardzo płytkie miejsce, gdyż łańcuch jej wolno puszczony na hamulcu, zatrzymuje się natychmiast. Popuszczamy go do 105 sążni, poczem włączamy hamulec Lehoffa, jednocześnie przygotowujemy lewą kotwicę. Z tą idzie szybciej, gdyż w momencie gdy kotwicę wyprowadziliśmy za burtę, pęka manila talji kotwicznej. Dolny blok talji leci wraz z kotwicą do dna. Zapomniałem dodać, że przedtem jeszcze zerwały się nam gaje kotbelki, która lata, jak opętana. Tracimy dużo cennego czasu, aby ją okiełznać.

Statek powoli zatacza łuk i staje w linji wiatru. Boczne nachylenia statku zmniejszają się trochę, zato wzdłużne się potęgują, kilkanaście gwałtownych szarpnięć, bukszpryt chowa się w wodzie, przyjmujemy kilkanaście ton słonego nektaru przez dziób, jednocześnie rufa okrętu wystrzela gdzieś wysoko w niebo. Przedłużenie linji pokładu dziurawi niebo na 35° nad widnokrę-

giem. Ale kotwice trzymają. Lewą trzeba jeszcze popuścić — łańcuch patrzy zbyt pionowo — zaledwie 2 przęsła w wodzie (30 sążni). Wyłączamy hamulce kotwiczne, lecz w tej samej chwili słychać donośny głos komendanta z rufy:

— Zatrzymać kotwicę! Nie popuszczać łańcucha! Kamień 15 m. za rufą!

Zaciskamy narazie hamulce zwykłe, włączamy Lehoffy. Teraz zaczyna się gorączkowa praca postawienia dodatkowych stoperów na łańcuchy. Zwykłe hamulce na takiej fali i przy



Statek szkolny „**Dar Pomorza**".

takim wietrze niedługo nas utrzymają. Koło g. 2 po południu praca jest mniej więcej ukończona.

Z rufy dostrzegamy oddzielone od nas skałami Les Etocs szalupy ratunkowe z lądu. Holendrzy, bardzo markotni i niezbyt chętni przy pracy, nabierają humoru. Widać jednak odrazu, że tą drogą szalupy ratunkowe do nas nie dotrą. Za dużo jest tam kamieni podwodnych, za wielki przybój. Fala pędzi z szaloną siłą i szybkością postępową, łamiąc się i rulując kilkadziesiąt razy. Morze za rufą naszego statku jest zupełnie białe od piany. Ratunek dla nas może przyjść z trzech stron:

z zachodu, z południa, lub ze wschodu, nigdy jednak podczas sztormu z północy, gdzie właśnie widzimy walczące napróżno z przybojem szalupy ratunkowe. Czy jednak którakolwiek z nich odważy się na taką falę obejść Les Etocs od wschodu i podejść do nas od strony rozpętanego oceanu — to wątpliwe.

Tuż za rufą raz po raz wyłania się fatalny kamień. Na mapie jest on oznaczony krzyżykiem i półtorametrową głębokością. Znaczy to, że w czasie odpływu podczas spokojnego morza jest nad nim 1 i pół metra wody. Ster naszego statku dzieli od tego kamienia zaledwie 15 m.

Co robić dalej? Chyba zjeść co zimnego i przespać się trochę. Szalupy nie przyjdą — niema gadania. Holownika ani słychu, ani widu. Ze stacją sygnałową nie możemy się porozumieć z powodu braku kodu sygnałowego i lornetek.

Jeszcze przed zachodem słońca, z obserwacji skały za rufą, konstatujemy, że kotwica trzyma doskonale: nie podryfowaliśmy ani o milimetr. Szybko zapada noc. Teraz tylko wytrzymałość łańcucha kotwicznego może nas zbawić. Jeżeli wytrzyma — to dobrze, jeżeli nie — to... chyba też dobrze. Co komu sądzono...

Na noc zapalamy duży ogień na pokładzie ze starych lin, oblanych naftą, oliwą, rotopionym łojem i smołą. Spuszczamy dla oszczędności banderę polską, żeby się zbyt nie podarła na wietrze; z tego samego powodu ściągamy flagi „NC".

W międzypokładzie spostrzegamy dość znaczną ilość wody. Dostała się tu najwidoczniej przez nawiewniki i wylot rury odpływowej wody chłodzącej z dawnego pomieszczenia dynamo maszyny.

Komendant, który nie podlega zmęczeniu, który przez cały miesiąc może nie spać, a przez tydzień nie jeść, spuszcza przy naszej pomocy wodę z międzypokładu do zenz. Służba w nocy polega na stałem doglądaniu mocowań łańcuchów kotwicznych, na perjodycznem obchodzeniu wszystkich pomieszczeń i przedziałów statku, wreszcie na pelengowaniu latarni.

W ciągu nocy żadnych sygnałów, skierowanych z lądu na statek nie spostrzeżono; nie zauważono również żadnych odpowiedzi na nadawane ze statku sygnały lampą elektryczną alfabetem Morse'a.

Co do mnie, to czas wolny przesypiam snem kamiennym.

Zapomniałem jeszcze o jednem. Przy oddawaniu prawej kotwicy o 10.55 wskutek gwałtownego przechyłu statku na sterburtę, bosman Jan Kalet, ściągający gaje kotbelki, został raptownie rzucony na pachołek cumowniczy i doznał poważnego obrażenia żeber. Bosman Kaleta jest potłuczony tak silnie, że pracować nie może. Możliwe, że jedno, lub parę żeber złamanych.

Poniedziałek 30 grudnia 1929 r. O godz. 0 siła wiatru znów wzrasta. Kierunek wiatru odchodzi na SW. i SSW. Kamień z za rufy znajduje się rano z lewej strony „Pomorza". O 6 rano siła wiatru 10. Stan morza bez zmian, chwilami deszcz. Po wschodzie słońca zauważamy na maszcie sygnałowym koło latarni Kerity sygnał flagowy, przeznaczony niewątpliwie dla nas, nie możemy go jednak odczytać. Inny sygnał stożkowy (dwa stożki podstawami do siebie), zapowiada zbliżający się orkan. (Mamy na statku starą locję francuską Côte Nord dé France z 1915 roku.

Wskutek niemożności osiągnięcia jednakowego naprężenia na wszystkich dodatkowych mocowaniach łańcucha kotwicznego i wskutek przeskoczenia jednego ogniwa przez hamulec Lehoffa, koło 10 rano, podczas jednego z silnych szkwałów pęka ogniwo taśmowego hamulca windy kotwicznej. Stawiamy jeszcze jedno dodatkowe mocowanie ze stalówki; ogniwo zostaje prowizorycznie zastąpione 3 szaklami.

W chwili pęknięcia ogniwa hamulca, załoga holenderska meldując o pęknięciu łańcucha kotwicznego (!!), wkłada w pośpiechu pasy ratunkowe i ucieka na rufę, gdzie znajduje się nasza mała szalupa ratunkowa. Widząc pracę polskiej załogi przy łańcuchu, Holendrzy wracają stopniowo, nie palą się jednak zbytnio do roboty. Gdybyśmy tak zamiast nich mieli 6 dobrych absolwentów Szkoły Morskiej... Nasi Holendrzy stanowczo są do niczego.

Od godz. 10 rano szkwały o nadzwyczajnej sile (11) z ulewnym deszczem. Stan taki trwa do godziny 15—16. Służba, jak wczoraj. O przygotowaniu gorących posiłków ani mowy.

Obserwacja chmur, idących na różnej wysokości z różną szybkością i w różnych kierunkach nie wróży polepszenia.

Przez cały dzień, podobnie jak wczoraj widzimy szalupy ratunkowe z lądu, niemogące przejść przyboju. Czemuż nie idą

dookoła? Czy fala zaduża? Zaczynamy przypuszczać, że nie mają wcale zamiaru przechodzić przyboju, czekają tylko za nim, na wszelki wypadek. Gdyby statek zerwało z kotwicy, a załoga ratowałaby się wskoczeniem do wody, może fala przeniosłaby kogokolwiek żywego na tamtą stronę.

Znowu nadchodzi noc, znowu szalupy ratunkowe z Guilvinec i z Kerity wracają na ląd.

Wtorek, 3. 12. 1929 r. O północy siła wiatru 9. kierunek west, fala olbrzymia. Wiatr stopniowo słabnie. O godz. 3 siła jego wynosi tylko 7. Przeciętne boczne nachylenie statku 30° Około wpół do szóstej rano spostrzegamy światła parowca, który w odpowiedzi na naszą czerwoną rakietę trzyma się w odległości 3—4 mil od nas. Przypuszczamy, że jest to holownik „Poolzee", który czeka na świt, aby zbliżyć się do burty „Pomorza".

O godz. 6 rano komendant wydaje rozkaz przygotowania do rozłączenia prawego łańcucha na siódmej szakli (6 przęseł w wodzie). Wiszący lewy łańcuch przygotowujemy do wybrania na kabestanie, mając zamiar złączyć następnie łańcuch z holem, podanym przez holownik.

Zawiadomiona o powyższem załoga holenderska zdenerwowana i moralnie przemęczona, żadnej chęci do pracy nie wykazuje. Załoga polska bez zarzutu. Szczególnie wyróżnia się praca, odwaga i poświęcenie st. sternika Józefa Grzelaka.

O godz. 6,30 spostrzegamy sylwetkę szalupy ratunkowej, podchodzącej do burty „Pomorza", nie od strony lądu a od wschodu. Okazuje się, że jest to szalupa T-wa ratunkowego z Guilvinec. Holenderska załoga statku zabiera się do opuszczenia „Pomorza", lecz ostry głos komendanta Maciejewicza zatrzymuje Holendrów na burcie. Bosman Kaleta tłumaczy im, że światła statku, trzymającego się w pobliżu nas, są niewątpliwie światłami holownika „Poolzee", który czeka świtu, aby podać nam hol. Okazuje się jednak, że stan załogi holenderskiej jest taki, iż nic już ją nie obchodzi „Pomorze"; całą jej uwagę pochłania szalupa ratunkowa.

O godz. 7 podchodzą do statku jeszcze 2 szalupy ratownicze pod wiosłami i jedna pod żaglem i motorem. Tymczasem statek uważany za holownik oddala się, wreszcie znika za widnokręgiem.

Wobec powyższego zaczynamy przypuszczać, że holownik „Poolzee", który od 52 godzin od opuszczenia „Pomorza" nie zjawił się nam na ratunek i mając stację radjową, nie przysłał żadnego innego holownika, — musiał sam zatonąć.

Od godz. 5 wiatr odchodzi zpowrotem na WSW. i ścicha dalej, zachmurzenie wzrasta, temperatura podnosi się, fala traci zupełnie grzebienie, pozostaje jednak bardzo duża.

O godz. 7 załoga szalupy ratunkowej nagli do opuszczenia statku, nie chcąc dłużej czekać przy burcie. Rybacy bretońscy ostrzegają nas, że sztorm nie jest jeszcze skończony. W nocy było widać światła latarni Belle-Ile, odległej o 40 mil od skał les Etocs. Taka przejrzystość powietrza wróży szybki powrót sztormu. Własne nasze spostrzeżenia meteorologiczne potwierdzają przepowiednie załogi ratowniczej.

Załoga holenderska dwukrotnie porywa się do samowolnego opuszczenia statku. Dwukrotnie władczy głos komendanta zatrzymuje ją na pokładzie „Pomorza".

Sytuacja wymaga decyzji. Komendant wzywa do siebie starszego oficera i bosmana Kaletę, którzy w długim protokóle stwierdzają, że pozostanie załogi na statku mijałoby się z jakimkolwiek celem.

Oto dokładna treść protokółu.

Sytuacja statku „Pomorze" dnia 31 grudnia 1929 o 7 h. a m.

1) Oczekiwany od 52 godzin holownik „Poolzee" nie przybył.

2) Wszelki brak wiadomości o holowniku „Poolzee" i nieobecność jakiegokolwiek innego holownika, wezwanego przez niego, należy tłumaczyć zginięciem holownika „Poolzee" przy wybieraniu urwanego holu, lub przy otwarciu luku, który mógł być zalany podczas wydobywania nowego holu na pokład.

3) Obecny stan morza pozwala na opuszczenie statku na szalupie ratunkowej z Guilvinec, lecz wykluczonem jest opuszczenie statku na okrętowej szalupie i wyratowanie na niej ludzi. Powód: wielka fala i przybój na rafach podwodnych.

4) Okrętowe hamulce Lehoffa łańcuchów kotwicznych są poruszone z miejsca, a bolec ich i śruby, któremi przymocowane są do pokładu, są nadwyrężone nadmierną pracą. Skręcenie śrub może spowodować raptowne zerwanie hamulców Lehoffa, a to ostatnie spowoduje zerwanie dodatkowych hamulców z lin

stalowych. Statek zerwany z kotwicy przy panującym niezmiennie wietrze z ćwiartki SW., będzie rzucony na rafy les Etocs bez najmniejszej nadziei ratunku statku ani jego załogi.

5) Spostrzeżenia meteorologiczne zwiastują szybkie zbliżanie się sztormu.

6) Z powodu stałego od dłuższego czasu oczekiwania nieszczęścia, stan załogi holenderskiej doszedł do ostatecznego naprężenia nerwów. Załoga holenderska myśli jedynie o ratunku swego życia, nie troszcząc się wcale o statek i nie wykonując rozkazów komendanta.

7) Szalupy ratunkowe z lądu naglą i dłużej czekać nie mogą.

8) Nawiązanie kontaktu z władzami, celem uratowania statku możliwe jest tylko na lądzie (statek nie posiada innych środków sygnałowych, prócz ręcznej lampy do morse'owania).

9) Uratowanie statku możliwe jest tylko przy cichej pogodzie z powodu jego pozycji zakotwiczenia między skałami.

10) Z powodów wymienionych w punkcie 4 i z powodu przeforsowania łańcucha kotwicznego przetrzymanie pomyślnie jeszcze jednego sztormu przez statek jest bardzo wątpliwe i niemal wykluczone. Pozostawienie załogi na statku równałoby się igraniu ze śmiercią i byłoby zupełnie zbytecznem narażeniem na niebezpieczeństwo załóg szalup ratunkowych z lądu.

Wobec scharakteryzowanej w protokóle sytuacji „Pomorza", komendant daje rozkaz, aby przygotować się do opuszczenia statku, zabierając ze sobą bagaż osobisty, co dozwolone jest przez prawo, a co zresztą zaznacza „patron" szalupy ratunkowej.

Załoga holenderska schodzi z „Pomorza" bezzwłocznie. Załoga polska spuszcza flagi sygnałowe i banderę, gasi światła, sprawdza działanie hamulców na łańcuchach, poczem również opuszcza statek. Ostatni schodzi z „Pomorza" komendant Maciejewicz, przekonawszy się osobiście, że nikt na statku nie został.

Szalupa ratunkowa „Vice-Admiral Charles Duperre" puszcza prowizoryczne cumy, zapuszcza jeden motor (drugi jest oddawna popsuty) i wybiera kotwicę.

Moment odbicia od „Pomorza" jest dla nas bardzo ciężki, jakbyśmy się rozstawali ze starym najlepszym przyjacielem. Czy

czny jest przeforsowany, pęknie napewno przy nowym sztor-
Szkoły Morskiej? Czy też, zanim zdążymy wezwać jakiś holownik, który zastąpi zaginiony „Poolzee", wiatr zrobi swoje? Łańcuch kotwiczny nie wytrzyma drugiego podobnego sztormu. I tak dokazał niemal cudu wytrzymałości.

„Pomorze", mają o 10 m. za rufą skały les Etocs, może nie doczekać nawet dzisiejszego południa. A byłaby to wielka strata dla polskiej bandery i materjalna i moralna. Trudno jednak. Opuszczamy statek, aby go ratować, aby nawiązać kontakt z jakiemś towarzystwem holowniczem, lub z holownikiem bezpośrednio; może uda się uzyskać pomoc francuskich holowników wojennych z Brestu. Aby to wszystko zrobić, trzeba mieć łączność: radjo, telegraf lub telefon. My tymczasem na „Pomorzu" nie mieliśmy nic, nawet kodu sygnałowego ani lornetki.

powrócimy jeszcze na pokład tego pięknego żaglowca, czy ocalimy go przy pomocy holowników dla polskiej marynarki, dla

Holendrzy są weseli, uśmiechnięci — piją wino. Polacy siedzą chmurni i milczący. Francuzi pocieszają nas, jak mogą: „Zobaczycie, statek nie doczeka wieczoru. Za godzinę lub dwie zacznie dąć jeszcze mocniej, niż wczoraj. Wasz łańcuch kotwi-

Omijamy groźne skały les Etocs od południa i wchodzimy w przejście, prowadzące do portu rybackiego Guilvinec. Fala tu jest już trochę mniejsza, nie zalewa szalupy. Motor pracuje doskonale i szybko zbliżamy się do portu.

Na molo tłumy ludzi. Całe Guillvinec wyległo, aby nas oglądać.

Wychodzimy z szalupy na kamienne schodki, na których wita nas p. Le Duff, jednocześnie prezes, sekretarz i skarbnik miejscowego komitetu T-wa Ratunkowego.

Komendant chce bezzwłocznie rozmówić się z jakąś urzędową osobą, aby jaknajprędzej przystąpić do akcji ratowania zakotwiczonego statku. Jednakże ani p. Le Duff, ani miejscowy mer, p. Kernoflen, nie mogą pod tym względem służyć nam pomocą. Tymczasem administrator „l'Inscription Maritime", p. Leseleuc, jest nieobecny. Mieszka o 4 km. od Guillvinec. Telefonują do niego w naszej obecności.

Komendant ze mną udaje się na pocztę, aby wysłać odpo-
mie".

i do Szkoły Morskiej. Załogę zostawiamy w oberży des Allies, gdzie przygotowują dla wszystkich śniadanie.

Gdy uprzejma „panienka z okienka" na poczcie pracowicie obliczała należność za długie telegramy, zredagowane w niezrozumiałym dla niej języku, do holu pocztowego weszło paru gentlemanów. Pan Le Duff, który ich przyprowadził, przedstawił nas nawzajem. Byli to: prefekt departamentu Finistere Mr. Vatrin ze swym szefem gabinetu, panem Mariotti i redaktor dziennika „La Depeche" z Brestu p. Tual.

Prefekt Finisteru zrobił na nas nadzwyczaj miłe wrażenie Szczególnie podobała się nam jego przedsiębiorczość i energja.

Dowiedzieliśmy się z raportu mera, że koło skał les Etocs od 48 godzin, zakotwiczony żaglowiec szarpie się na fali, że każdej chwili grozi mu pęknięcie łańcucha kotwicznego, że szalupy ratunkowe z powodu olbrzymiej fali nie mogą ominąć skał les Etocs i podejść do statku od strony otwartego morza — p. prefekt Vatrin natychmiast przybył do Guillvinec, aby przekonać się naocznie o niebezpieczeństwie grożącem żaglowcowi i aby przedsięwziąć kroki dla uratowania załogi, a może i statku.

Skutki interwencji p. Vatrin były takie, że admirał Bertholet wysłał z Brestu na ratunek „Pomorza" wojenny holownik „Hippopotame". Jednak dowódca „Hippopotame", który miał rozkaz ratować ludzi, a nie statek, dowiedziawszy się, że załoga „Pomorza" została zabrana przez szalupę „Vice-Amiral Cha les Duperrè", mimo, że był już blisko Penmarch, zawrócił niestety do Brestu.

Prefekt, zawiadomoiony o zawróceniu „Hippopotama", zażądał połączenia telefonicznego z Dowództwem Marynarki Wojennej w Breście. Połączenie nie było łatwe do uzyskania, gdyż długotrwały huragan zniszczył sieć telefoniczną w departamencie Finistère na przestrzeni wielu kilometrów.

Przybyły w międzyczasie Administrator Urzędu Marynarki p. Leseleuc protokułuje urzędowo nasze informacje o „Pomorzu" i zniknięciu holownika „Poolzee".

P. Vatrin otrzymuje wreszcie połączenie z admirałem Bertholet. Admiralicja niestety odmawia udziału holownika „Hippopotama" w ratowaniu „Pomorza". Statki wojenne nie mają prawa ratowania statków handlowych, są tylko od ratowania ludzi. Trzeba się zwrócić do T-wa ratunkowego, lub holownik holu-

jący sam musi zwrócić się z prośbą o pomoc do Admiralicji W przeciwnym razie wynika moc zawiłych formalności z odpowiedzialnością przy ewentualnych powstałych szkodach lub wypadkach i z ponoszeniem kosztów.

Coraz mniej więc nadziei, abyśmy zobaczyli nazajutrz „Pomorze" na swojem miejscu zakotwiczenia.

Komendant zastanawia się, co wobec takiej sytuacji przedsięwziąć. Jednocześnie radjostacja w Penmarch przekazuje telefonicznie do urzędu Marynarki w Guillvinec radjodepeszę z holownika „Poolzee".

A więc, uważany przez nas za stracony „Poolzee" znalazł się jednak nareszcie. Kapitan holownika prosi komendanta o podanie dokładnej pozycji „Pomorza".

W Urzędzie Marynarki znajduje się gdzieś zakurzona mapa okolic Brestu do Lorient, nieco dokładniejsza od naszej. Nasza prawa kotwica leży na 2,5 metrowej mieliźnie, przez którą statek przerzuciła fala. Wiemy to doskonale, bo kotwica przy oddawaniu zatrzymała się natychmiast, pociągając za sobą niewiele łańcucha; wynikało to pozatem z nabieżnika znaków ustawionych na skałach i z pelengu latarni morskiej. Gdy sondowaliśmy, 50 m. linki nie dawało dna. O dziesięć metrów za rufą sterczy potężna skała, która odkrywa się tylko w bróździe fali. Miejsce to na mapie oznaczone jest półmetrową głębokością. Nieco za prawym trawersem „Pomorza" znajduje się druga skała, której wierzchołek zanurzony jest zaledwie na 1 metr pod spokojną powierzchnią morza, w czasie syzygijnego odpływu. I tę skałę widzieliśmy z pokładu „Pomorza" w każdej bróździe fali, nawet podczas przyływu.

Bardzo dokładne mapy okolic Penmarch daje nam do przejrzenia p. Emile Le Corre z Guillvinec, właściciel hodowli langust i współwłaściciel fabryki konserw morskich. Zaobserwowane i sondowane głębokości na „Pomorzu" i pozycja naszego statku, zgadzają się jaknajdokładniej z mapą, wypożyczoną przez pana Le Corre. A więc „Pomorze" jest otoczone podwodnemi skałami z 3 stron: od zachodu, północy i wschodu. Holownik o głębszem zagłębieniu może podejść do naszego statku tylko od południa.

Po obiedzie szef załogi holenderskiej „Pomorza" otrzymuje od Administratora Urzędu Morskiego list, przysłany za pośredni-

ctwem francuskiego kutra rybackiego z Kerity, przez kapitana holownika „Poolzee". Kapitan donosi, że z powodu wzburzonego morza nie może podejść do zakotwiczonego statku, wobec czego musi czekać na pomyślniejsze warunki. Kapitan oczekuje całej załogi „Pomorza", zarówno holenderskiej, jak polskiej, nazajutrz rano na pokładzie swego holownika, który będzie się trzymał w pobliżu Etocs.

Wieczorem za pośrednictwem radjostacji w Penmarch otrzymujemy nową wiadomość z „Poolzee", którego kapitan donosi komendantowi Maciejewiczowi, iż na pomoc przybywa jeszcze jeden holownik tego samego T-wa holenderskiego „Whitezee". Kapitan spodziewa się przybycia nowego holownika w nocy. Komendant nadaje telefonogram do radjostacji w Penmarch z prośbą o transmitowanie go na „Poolzee", zawiadamiający kapitana holownika, że wszyscy przybędziemy na pokład „Poolzee" nazajutrz około 9 rano.

Dzięki pośrednictwu pana Le Duff, wynajmujemy w Guillvinec kuter rybacki za 200 fr., który ma nas odstawić wraz z rzeczami na „Poolzee" w środę o 7 rano z molo w Guillvinec.

Wieczór Sylwestrowy spędzamy na obejrzeniu łodzi ratunkowej „Vice-Amiral Charles Duperrè" oraz na zwiedzaniu budynku i urządzenia, służącego do spuszczania łodzi na wodę, niezależnie od przyływu, lub odpływu. Następnie krótka pogawędka u państwa Le Duff, poczem idziemy podać dalszy ciąg raportów.

Nazajutrz, t. j. 1 stycznia wstajemy o godz. 6 rano. O 7 żegnani serdecznie przez uprzejmych gospodarzy, odbijamy od molo. Fala na morzu dość duża, wiatr średniej siły. Jesteśmy wszyscy w dobrym nastroju. Jest zaledwie szaro, lecz przez skały les Etocs widać sylwetkę „Pomorza", trzymającego się na swej kotwicy. Po wyminięciu skał, spostrzegamy na widnokręgu sylwetki dwóch niewielkich statków; to niezawodnie „Poolzee" i „Whitezee". Skierowujemy się ku nim. Są oddalone o jakieś 3—4 mile od „Pomorza".

Koło 8.30 podchodzimy do kołyszącego się usilnie na boki „Poolzee". Kapitan holownika odsyła nas na „Whitezee", tłumacząc, że tam jest dla nas miejsce. Z „Whitezee" wywieszają sztormtrap. Stary kapitan z olbrzymim megafonem przyzywa nas ruchem ręki. Jednakże podejście do rozkołysanego holowni-

ka na tak wielkiej fali nie jest wcale łatwe. W końcu sternikowi naszego kutra udaje się to uczynić. Pięciu holendrów przechodzi na holownik, jednakże w chwili, gdy szósty chwycił za linki sztormtrapu, holownik silniej przechyla się na prawo i występem swej burty gruchocze nadburtę kutra. Rybacy puszczają linę dziobową i odchodzą od holownika, aby uchronić swój kuter od poważniejszych uszkodzeń, a nawet od rozbicia. Następne próby podejścia do holownika kończą się niepowodzeniem. Fala na otwartym oceanie jest zbyt wielką. Komendant proponuje kapitanowi jeszcze, aby zbliżył się jeszcze nieco w kierunku „Pomorza", gdzie nasze „przesiadanie" mogłoby się odbyć znacznie łatwiej, jednakże kapitan holownika odpowiada, że bez pilota, bliżej nie podejdzie. W tej samej chwili zbliża się do nas bezpokładowa motorowa łódź rybacka, która o wiele łatwiej i zręczniej może przybić do holownika, niż duży kuter. Rybacy z łodzi na propozycję naszego bretońskiego sternika zgadzają się pośredniczyć w naszym „transporcie" na pokład „Whitezee". Przerzucamy nasze rzeczy na szalupę, naładowaną oślizgłemi koszami i rybami i przeskakujemy na nią sami. Szalupa bez trudu dogania oddalający się zwolna holownik. Lecz tu czeka nas przykra niespodzianka: kapitan zmienił widocznie pierwotną decyzję i nietylko niechce przyjąć nas na pokład, ale będącym już na „Whitezee" Holendrom z „Pomorza" każe opuścić holownik. Nie rozumiemy nic a nic z postępowania kapitana. Porozumieć się z nim nie sposób. Dwóch Holendrów złazi tymczasem na szalupę, na której niema już więcej miejsca. Pozostałych 3 nie zabieramy i odbijamy od „Whitezee", aby zażądać wyjaśnień od kapitana „Poolzee", który sam wzywał nas poprzedniego dnia na swój holownik.

Obydwaj kapitanowie holowników wzbraniają się przyjęcia nawet załogi holenderskiej, która nb. zapisana jest nie na liście załogi „Pomorza", a na liście „Poolzee". Obydwaj też oświadczają, gdy komendant zapowiedział, że udaje się z całą załogą wprost na „Pomorze" i prosi holowniki o podejście bliżej, aby wziąć z nich hole za pośrednictwem francuskiej szalupy, łatwo manewrującej, że wobec braku pilota bliżej nie podejdą. I na to znaleźliśmy radę, gdyż na szalupie rybackiej byli ludzie z Kerity, doskonale znający skały les Etocs i wszystkie przejścia między niemi. Jeden z nich, mający w okolicy opinję najlepszego miejscowego pilota, ofiarował się przejść na holownik i pilotować

go aż do samej burty „Pomorza". Kapitanowie holowników oświadczyli jednak, że morze jest wzburzone, że bliżej do skał nie podejdą, że w tych warunkach żadnej akcji ratunkowej nie przedsięwezmą, i że z chwilą, gdy uznają, że można podejść do statku, zawiadomią nas o tem w Guillvinec przez radjostację w Penmarch. Dalsza dyskusja byłaby bezowocną. Zresztą oba holowniki poczęły szybko oddalać się w kierunku zachodnim. Musieliśmy wracać. Byliśmy w tej chwili źli na Holendrów, jak chyba nigdy na żadną nację pod słońcem.

Po przybyciu na ląd komendant natychmiast poinformował administratora Urzędu Morskiego o tem, co zaszło. Nie można powiedzieć, aby p. Leseleuc de Kerouara był uradowany naszym powrotem. W Guillvinec nigdy nie miał dużo pracy. Piętnaście okrętów a raczej okręcików na rok, z których zresztą żaden nie zmieniał załogi w Guillvinec, nie zgłaszało nigdy awarji, słowem nie przysparzało najmniejszej pracy panu administratorowi. A tu nagle jacyś Polacy, Holendrzy, rozbitkowie — Bóg wie co. I to jeszcze w Sylwestra i w Nowy Rok...

— Co pan wobec tego zamierza robić? — zwrócił się p. Leseluc do komendanta.

— Chciałbym uzyskać rozmowę telefoniczną z Ambasadą polską w Paryżu.

Z ambasadą jednak trudno było się porozumieć po pierwsze dlatego, że sieć telefoniczna w całym departamencie Finistère była jeszcze mniej lub więcej uszkodzona, po drugie — zapewne z powodu święta Nowego Roku. W każdym razie p. Leseleuc po prawie 3 kwadranse trwającem „hallo — hallo! j'écoute", zawiadomił nas, że w ambasadzie niema nikogo, ale że ambasador sam przybędzie niebawem do Guillvinec.

Wiadomość ta wydała nam się nieco nieprawdopodobną, a raczej przekręconą. Sądziliśmy, że przyjedzie jeden z konsulów polskich w Paryżu, lub p. konsul Roman Winiarz z Havru.

Komendant znowu wysłał urzędową depeszę, poczem udaliśmy się na pisanie raportów i zapisanie dziennika okrętowego. Do obiadu niewiele jednak udało nam się zrobić. Reporterzy i dziennikarze z aparatami fotograficznemi, „Watermanami" i notesami w ręku nie dawali nam wprost spokoju. Ci, którzy nie usłyszeli żadnych informacyj, komponowali je na własną rękę, a objektywy ich aparatów polowały na nas na każdej ulicy,

w każdym zaułku, gdzie mogliśmy się pokazać. W wielu dziennikach francuskich pojawiły się nazajutrz artykuły o „Pomorzu" niezbyt zgodne z prawdą, z poprzekręcanemi faktami i osobami.

Obiad zjedliśmy u p. Le Duff, którzy opowiadali nam, jak przed naszem uratowaniem całe Guillvinec było nami przejęte i zmartwione. „Wszyscy mówili, że jeśli sztorm nie zcichnie i łodziom ratunkowym nie uda się zabrać nas przed Nowym Rokiem, Nowy Rok nie będzie dla Guillvinec świętem, a dniem przygnębienia" — mówiła pani Le Duff, podając poobiednią kawę. W tej chwili ktoś zastukał sabotami w sieni: to p. administrator przyszedł nas zawiadomić, że „le consul de Pologne est venu". Przeprosiliśmy uprzejmych gospodarzy i pospieszyliśmy na spotkanie p. konsula Winiarza, gdyż on to był w swej osobie.

Pan konsul, przeczytawszy w dziennikach francuskich, że „jakiś żaglowiec angielski (!) bez żagli znajduje się w niebezpieczeństwie koło skał les Etocs w pobliżu Penmarch, domyślił się natychmiast, o jakim tu żaglowcu mowa. Bezzwłocznie wyjechał z Havru do Guillvinec drogą na Paryż. W Paryżu wiadomo już było, że nie jest to angielski, a polski żaglowiec „Pomorze", nie było tylko jeszcze wiadomości o uratowaniu załogi Przeciwnie ostatnie depesze donosiły, że siła sztormu się wzmogła i że ocalenie załogi „Pomorza" jest „wykluczone". Dopiero dojeżdżając do Guillvinec, p. konsul dowiedział się, że jesteśmy uratowani i że, być może, uda się uratować statek.

Konsul powitał nas bardzo serdecznie. Był ostatnim Polakiem, który widział nas przed wyjściem „Pomorza" z Saint-Nazaire i pierwszym Polakiem, który powitał nas w Guillvinec.

Po zaznajomieniu się z całą przygodą „Pomorza", po naradzie z komendantem i po zasięgnięciu pewnych informacyj u administratora Urzędu Marynarki p. konsul zatelefonował do Admiralicji w Breście, prosząc o przysłanie holownika „Hippopotame", wobec odmowy kapitanów holowników holenderskich, co do podjęcia akcji ratowania „Pomorza" w obecnych warunkach.

Tym razem uzyskanie pomocy holownika było rzeczą zupełnie łatwą do osiągnięcia, gdyż prosił o to przedstawisiel rządu polskiego, a zatem przedstawiciel armatora. Taka sytuacja nie mogła stworzyć żadnych komplikacyj dla Dowództwa Floty w Breście, nie przedstawiała żadnych wątpliwości prawnych, wy-

nikających z podjęcia akcji ratunkowej przez holownik wojenny. To też bardzo szybko nastąpiło porozumienie. „Hippopotame" jeszcze tej nocy miał opuścić Brest i nazajutrz, wziąwszy dobrego pilota z okolic Penmarch, zakotwiczyć o 6 rano na redzie Guillvinec. Załoga „Pomorza" miała być odstawiona szalupą holownika na jego pokład, a następnie na pokład „Pomorza", na którem mieliśmy natychmiast przystąpić do akcji przyjęcia holu i odkotwiczenia.

O powyższem zawiadomiono natychmiast przez radjostację w Penmarch kapitanów holowników holenderskich, donosząc im jednocześnie, że jeśli nie mogą przystąpić do akcji ratowania „Pomorza", mogą nie tracić napróżno węgla na kręcenie się w pobliżu statku, który „Poolzee" wydał na łaskę losu, zniknąwszy na dwie i pół doby po zerwaniu holu. Kontrakt z T-wem Smit et Co. w Rotterdamie zostanie zerwany, a holowanie polskiego żaglowca będzie powierzone innej firmie.

Według umowy z Dowództwem Floty w Breście, holownik „Hippopotame" miał nas odholować tylko do Brestu. Przewidywaliśmy, że zapewne żadnej kotwicy nie uda nam się podnieść, że wobec tego w najbliższym porcie trzeba będzie zaopatrzyć się w nowe. Drugim powodem konieczności zajścia do Brestu było to, że „Hippopotame" nie mógł nas dalej holować, ani czekać z nami na morzu na przyjście prywatnych holowników („Withezee" i „Poolzee" nie były brane w rachubę); wreszcie trzecim powodem tej konieczności było sporządzenie protokółu awaryjnego.

Jeszcze przed rozmową telefoniczną p. konsula Winiarza z admirałem Bertholet otrzymaliśmy radjo z „Poolzee", którego kapitan donosił, że „z powodu zbyt wzburzonego stanu morza podejść do naszego statku nie może" i że „oczekuje pomyślniejszych warunków". Kartkę z treścią tej depeszy, poświadczoną przez administratora Urzędu Morskiego, wkleiłem na wszelki wypadek do Dziennika Okrętowego, podobnie zresztą, jak treść wszystkich innych telegramów i listów, wymienianych z holownikami.

Według informacyj, zasięgniętych z locji i od miejscowych rybaków, od p. Leseleuc (Urząd Morski) i od p. Le Duff (T-wo Ratunkowe) zatoka Biskajska w zimie nigdy nie bywa spokojniejsza, niż właśnie 1 stycznia 1930 r.

„Jeżeli nie wyprowadzicie swego statku z pomiędzy raf dziś, lub jutro najdalej, statek wasz będzie stracony" — powiedział mi p. Leseleuc pokazując depeszę z przepowiednią meteorologiczną o zbliżającym się sztormie. — „Zresztą kto wie, czy nawet jutro nie będzie za późno? Właściwie sztorm jest zapowiedziany u wybrzeży Finistère'u na dziś na 21, a uprzedzam pana, że nasza stacja meteorologiczna prawie nigdy się nie myli. Holendrzy nie mają racji, zwlekając z rozpoczęciem ratowania. Nowego sztormu „Pomorze" nie wytrzyma napewno, a „Poolzee" doczeka się lepszej pogody i spokojniejszego morza dopiero w maju.

Wiedzieliśmy o tem doskonale sami, ale nie mogliśmy przecież zmusić Holendrów do podejścia do „Pomorza".

Wkrótce po tej rozmowie z panem Leseleuc, dostaliśmy wiadomość ze stacji sygnałowej w Penmarch, że holowniki holenderskie oddalają się w kierunku zachodnim. Było to jeszcze przed rozmową telefoniczną konsula polskiego z adm. Bertholet.

Holenderska załoga „Pomorza", zawiadomiona, że na żądanie Administratora Urzędu Morskiego ma razem z nami udać się nazajutrz na pokład „Hippopotama", a następnie na opuszczony statek, odmówiła kategorycznie wykonania tego rozkazu. Trudno się było dziwić Holendrom. Byli wszak zapisani na liście załogi holownika „Poolzee" tak długo, jak pozostawali na „Pomorzu", porzuconem przez holownik, obowiązani byli słuchać rozkazów komendanta Maciejewicza, ale z chwilą dostania się na ląd, podlegali przecież znowu swemu kapitanowi, względnie dyrekcji swego towarzystwa holowniczego.

Oczywiście, że nie obeszło się bez pretensji Holendrów do nas. Nam jednak bynajmniej nie zależało na ich towarzystwie. Prawdę mówiąc, mieliśmy ich najzupełniej dosyć. Jednakże p. Leseleuc upierał się przy swojem. I jemu się nie dziwię: chciał pozbyć się wszystkich „rozbitków" jak najprędzej, aby znów móc kontynuować swe dolce-farniente Administratora Morskiego bez spraw morskich do załatwienia.

Nazajutrz wstałem wcześnie — o 5 rano. Z mieszkania p. Le Duff widać doskonale całą redę Guillvinec aż do skał les Etocs . Ani jedno światełko nie było widoczne na czarnej połaci oceanu, zlanego w jedną całość z bezgwiezdnem niebem. Choć stacja meteorologiczna w Penmarch myli się rzadko, jednakże tej

nocy zapowiedzianego sztormu nie było. Najwyższa siła wiatru od zachodu do wschodu słońca osiągnęła nawyżej 6. A więc „Pomorze" przetrwało tę noc prawdopodobnie....

Holownik „Hippopotame" przyszedł na redę Guillvinec dopiero o godz. 9 i zakotwiczył się niedaleko portu. Polscy „Pomorzanie" jeszcze przed zakotwiczeniem holownika stawili się na molo, gdzie według umowy miała przybić po nich szalupa z „Hippopotama". Holendrzy pozostali w oberży, pomimo gróźb p. Leseleuc, że sprowadzi żandarmów.

Jednakże, mimo długiego oczekiwania na molo, zapowiedziana szalupa z holownika nie zjawiła się po nas. Wreszcie p. Leseleuc zawiadomił nas, iż otrzymał depeszę od komendanta „Hippopotama", że narazie morze jest zbyt wzburzone, aby zbliżyć się do zakotwiczonego wśród raf statku. A więc tym razem nietylko Holendrzy, ale i Francuzi, uznali, że ratunek „Pomorza" jest dla holownika conajmniej bardzo niebezpieczny. Morze tymczasem było ani mniej ani więcej wzburzone, niż dnia poprzedniego.

Chcąc, nie chcąc, musieliśmy jeszcze raz odbyć wędrówkę z naszemi bagażami od molo do hotelu „des Alliées". Humorów naszych nie będę opisywał, powiem tylko, że byliśmy chyba bardziej źli obecnie na „Hippopotama" i to nietylko na tego, stojącego na kotwicy na redzie Guillvinec, ale na wszystkie hipopotamy świata, niż dnia poprzedniego na „Poolzee" i „Whitezee".

Komendant postanowił, że zaraz, jak tylko pozwoli przypływ na wyprowadzenie z portu pierwszego lepszego kutra rybackiego, wynajmiemy go, aby dostać się na „Pomorze". Mieliśmy wziąć ze sobą jednego z naszych marynarzy na ochotnika; sądzę, że zgłosiliby się wszyscy. Chcieliśmy się przekonać, czy podczas naszej nieobecności nie popuściły względnie nie popękały stopery na łańcuchu kotwicznym i czy nie zaszły jeszcze jakieś inne zmiany, mogące zagrażać bezpieczeństwu statku.

Wśród rybaków bretońskich nietrudno znaleźć ochotnika, właściciela kutra, któryby podjął się pojechać z nami na „Pomorze". Zagadnąłem o to pierwszego spotkanego, którym był sous-patron szalupy ratunkowej. Zgodził się bez wahania, umówiliśmy się na 3 pp., gdyż wcześniej nie można było wyprowadzić kutra z osuszonego przez odpływ portu.

Koło wpół do pierwszej wylądował w Guillvinec dowódca holownika „Hippopotame“ i potwierdził wiadomość, przyniesioną nam przez p. Leseleuc. Postanowiliśmy tembardziej dostać się jak najprędzej na pokład „Pomorza“.

Tymczasem zaszła rzecz zupełnie niespodziewana: do molo w Guillvinec przybił kuter rybacki z Kerity z wiadomością, że holowniki holenderskie podeszły do „Pomorza“ i z pomocą szalup rybackich podają hol na statek. Kapitan „Poolzee“ prosi o natychmiastowe przybycie załogi na „Pomorze“.

Rzuciliśmy się od stołu natychmiast. Nawet Holendrów nie trzeba było zachęcać. Dla pośpiechu i z obawy, że będziemy musieli wielokrotnie się przesiadać na szalupy i wdrapywać po linkach na kołyszący się statek, zostawiamy rzeczy pod opieką p. konsula. Żegnamy się ze wszystkimi w pośpiechu. Przypuszczamy, że bagaż nasz odzyskamy wkrótce w Breście, jeżeli znowu nie zajdzie coś nieprzewidzianego.

Odbijamy od molo żegnani powiewającemi czapkami i chustkami.

W niespełna trzy kwadranse podchodzimy do „Pomorza“. Kuter z Kerity nie omija teraz skał les Etocs z południa, tylko sunie prosto najkrótszą drogą między rafami. Morze jest jeszcze silnie rozfalowane, ale nieco spokojniejsze niż dnia poprzedniego. Widocznie wiadomość, jaką odebrali przez radjo kapitanowie holowników holenderskich poprzedniego dnia wieczorem i widok „Hippopotame“, przybywającego dziś rano na redę „Guillvinec“, zdopingowały obu kapitanów.

Jeszcze ze znacznej odległości spostrzegamy, że statek nasz nie ma już kotwic i łańcuchów i że powoli holuje go „Poolzee“. Podchodzimy do lewej burty „Pomorza“. Statek kołysze się bardzo silnie na boki, a kuter podnosi się wysoko na fali, to znów opada w brózdę na dobre 2 metry. Część załogi dostaje się na pokład „Pomorza“. Przy zwieszonej z burty zwykłej drabinie staje nas dwóch: największy z Holendrów i ja. Parę prób marynarza, aby uchwycić odpowiedni moment opuszczenia kutra, kończy się niepomyślnie. W pewnym momencie staję na szczeblu drabiny, lecz ta, wypuszczona z rąk Holendra, z ukośnego, przyjmuje raptownie położenie pionowe, przez co szczebel, na który wstąpiłem opuszcza się w dół. Jednocześnie większa fala podbija kuter w górę i rzuca nim o burtę „Pomorza“. Słyszę trzask:

— to łamią się szczeble, a potem czuję ból w lewej stopie. Przez króciutką chwilę niebardzo wiem, co się ze mną dzieje. W następnym momencie widzę, jak najlepszy komendant rozsznurowuje i ściąga mój but, potem troskliwie bada mą stopę. Zdaje się, że wszystkie kości są całe; mogę ruszać wszystkiemi palcami stopy, tylko mocno boli.

Tymczasem na kutrze puszczono dziobową linę i odeszliśmy od „Pomorza", bo kuter parę razy został rzucony tak silnie falą o statek, że uszkodził sobie poważnie burtę i mógłby rozbić się zupełnie.

Pomocy udzieliła nam szalupa rybacka, której o wiele łatwiej było trzymać się przy burcie kołyszącego się silnie okrętu.

Komendant postanowił odesłać mnie na ląd do Guillvinec, do doktora.

— Zobaczymy się jutro w Breście! — krzyknął mi, przeskakując na szalupę.

— Jakto, więc „Pomorze" pójdzie sobie beze mnie, a ja pozostanę na lądzie? — Tak mi się żal zrobiło opuszczać to „stare pudło", jak później niektóre polskie gazety niesłusznie ochrzciły „Pomorze", że zapomniałem o „awarji" swej nogi. Szybko naciągnąłem but i w ostatniej chwili zdążyłem jeszcze przeskoczyć na szalupę, która już odbiła od kutra.

Tym razem przechodzenie z szalupy na pokład statku odbyło się bez wypadku, choć przedstawiało niemniej trudności, niż poprzednio.

Ledwo zgramoliłem się z relingu, noga moja odmówiła mi posłuszeństwa, musiałem siąść na pierwszej z brzegu rei, leżącej na pokładzie.

Komendant zaprowadził, a raczej zaniósł mnie do mej kabiny i wrócił natychmiast na pokład do pracy.

Zaczął się dla mnie dość nudny okres leżenia w łóżku, jeżeli rozbitą koję, bez prześcieradał, koców, poduszki i t. p. można nazwać łóżkiem. Rzeczy nasze zostały w Guillvinec, musieliśmy więc spać w ubraniach, w których wróciliśmy na staek, mocno podartych, mocno wilgotnych . Nie było narazie gdzie wysuszyć tych szczątków garderoby. Nasz kopcący i dymiący piecyk z kajut kompanji zaniemógł poważnie; w kuchni była istna wędzarnia, gdyż komin zaimprowizowany naprędce z nawiewnika narazie nie funkcjonował należycie. Jadąc na statek, obawialiś-

my się, że może nie zastaniemy tam pozostawionego prowiantu; pod tym względem jednak, obawy nasze były na szczęście płonne.

Nie można powiedzieć, aby „Pomorze", opuszczając St.-Nazair było urządzone komfortowo. Teraz „komfortu" tego było jeszcze mniej. Byliśmy jednak szczęśliwi, że udało się uratować statek, że mamy w każdym razie na nim cokolwiek do zaspokojenia głodu, dach nad głową, siennik z trawy morskiej, zamiast koca (poduszek wogóle nie mieliśmy od przybycia na „Pomorze"), że wiatr nie hula po naszych kabinach, że woda nie kapie nam na głowy, bo pokład jest szczelny i t. d.

Komendant wkrótce po wyjściu z mej kabiny przysłał do mnie Klusiewicza z poleceniem zrobienia mi kompresu. Sam zjawił się u mnie późno po zachodzie słońca. Dopiero wówczas dowiedziałem się wielu ciekawych szczegółów.

Holendrzy porzucili obie kotwice wraz z całemi łańcuchami. A jednak można było uratować chociaż 7 lub conajmniej 6 przęseł lewego łańcucha i 3 przęsła prawego. O uratowaniu kotwic w tych warunkach nie mogło być mowy oczywiście.

Prócz straty kotwic i łańcuchów z ważniejszych uszkodzeń mieliśmy potrzaskane zupełnie kluzy kotwiczne i rozwalony na dwoje hamulec Lehoffa.

Tymczasem kapitanowie holowników nie mieli widocznie, ani instrukcji, ani zamiaru zachodzić do Brestu. Niebezpieczny Raz-de-Sein opłynęliśmy zdaleka, zostawiając go na wschodzie wraz z wejściem do Brestu. Dwa hole, przyjęte z dwóch holowników dawały pewną gwarancję bezpieczeństwa i dla statku bez kotwic, może nawet większa niż jeden holownik z jednym holem dla statku z kotwicami. To też komendant postanowił nie sprzeciwiać się holowaniu nas wprost do Danji, bez zachodzenia do jakiegokolwiek portu obcego. Zresztą porozumienie się z kapitanami holowników było z „Pomorza" bez porównania trudniejsze, niż z lądu (radjo).

„Poolzee" niedługo nas jednak ciągnął. Mając prawdopodobnie awarję w maszynach, nie mógł nadążyć za swym zdrowym kolegą „Whitezee". Hol uszkodzonego holownika wlókł się luźną pętlą i wcale nie naprężał. W nocy z 2 na 3 stycznia „Poolzee" rzucił swój hol, który zwisł wzdłuż burty z boku naszego statku. Za to „Whitezee" ciągnął wytrwale.

Próba wyciągnięcia holu na pokład holownika, dokonana następnego ranka, skończyła się niefortunne, bo utopieniem i stalówki i manili. „Poolzee" stanowczo nie miał do nas szczęścia: stracił 3 hole od wyjścia z St. Nazaire, a teraz opuszczał nas, aby pójść na remont do Rotterdamu. Przed pożegnaniem, kapitan holownika, zbliżywszy się do naszej burty, zawiadomił nas, że na morzu Północnem weźmie nas na hol holownik „Indus", a „Whitezee" wróci na swój posterunek do jednego z portów angielskich w kanale La Manche.

Po wyminięciu wyspy Quessant i zmianie kursu na Ost — byliśmy zupełnie pewni, że „Pomorze" szczęśliwie dobrnie do Nakskov. Nie zapomnieliśmy bynajmniej, iż jest to styczeń, a więc jeden z najburzliwszych miesięcy na morzach północnych, że musimy przebyć jeszcze cały La Manche, Pas-de-Calais i Hoofden — najniebezpieczniejszą część morza Północnego z osławionym Terschellingiem, na którego mieliznach zginął niejeden statek. Ale w każdym razie najniebezpieczniejsza część podróży: zatoka Biskajska, była poza nami.

W nocy 4 stycznia przeszliśmy znowu bardzo silny sztorm, chociaż pogodę sztormową mieliśmy już nazajutrz po zdjęciu statku z kotwic aż do ujścia Elby. Nocy tej, o której wspominam, boczne nachylenia statku przekraczały często 50°, były zatem jeszcze większe, niż wówczas, gdy pękł nam hol w zatoce Biskajskiej.

W salonie urwał się duży stół mocno przykręcony do podłogi, w bufecie pourywały się półki, w międzypokładzie szafy. Stare żagle, złożone w płaską stertę, zaczęły wędrować od burty do burty. Trzeba było dużo pracy i wysiłków komendanta i załogi, aby to wszystko jakoś umiejscowić i unieszkodliwić.

Pomimo, iż przy każdem większem przechyleniu opierałem się zdrową nogą o kant koi, a obiema rękami chwytałem się umywalni, dwukrotnie spadłem na podłogę. Dopiero później udało mi się przywiązać się paskiem do łóżka. Uchroniło mnie to wprawdzie od nagłych i niespodziewanych podróży, ale o spaniu oczywiście mowy być nie mogło.

Od chwili przyjęcia niemieckiego pilota u ujścia Elby rozstałem się z łóżkiem. Początkowo chodziłem o kuli, zaimprowizowanej ze szczotki do zamiatania, którą Klusiewicz skrócił dla

mnie o całe 10 cm., po dwóch dniach jednak szczotka okazała się zbędną.

Noc z 7 na 8 stycznia spędziliśmy przycumowani lewą burtą do pali północnej strony kanału Kilońskiego, tuż za szluzą Brunsbüttelkog. Ósmego rano oddaliśmy cumy i ruszyliśmy dalej, mając prócz „Indusa" z dziobu, mniejszy portowy holownik niemiecki, przycumowany przy rufie statku.

Koło 3 godziny p. p. weszliśmy do szluzy w Holtenau. Przed 4-tą po poł. opuszczamy Holtenau, zaopatrzeni w mnóstwo papierosów, których dotkliwy brak odczuwaliśmy już od 3 dni. Wkrótce po opuszczeniu fjordu Kilońskiego, „Indus" rzuca kotwicę. Noc spędzamy spokojnie na skróconym holu. Kapitan holownika nie chciał podchodzić w ciemnościach do dość trudnego wejścia do Nakskov.

Nazajutrz rano „Indus" nie spieszył się zbyt z odkotwiczeniem. Może to mgła poranna podziałała tak na niego? Ona też prawdopodobnie była przyczyną przeoczenia wejścia do Bełtu, przez co na holowniku musiano pytać o drogę do Nakskov... duńskich rybaków, spotkanych przypadkiem. Lecz wkrótce błąd zostaje naprawiony kosztem dziesięciu zbędnych mil i o 12-tej przyjmujemy pilotów na holownik i na żaglowiec, a przed trzecią wchodzimy do portu przeznaczenia.

Tutaj okazuje się, że w miejscu, które zarezerwowała nam stocznia jest za płytko. Po bezowocnych, oczywiście, próbach przycumowania, otrzymujemy inne, tymczasowe miejsce.

O godzinie 17-tej kończymy cumowanie statku, kończąc jednocześnie pierwszą podróż „Pomorza" pod polską banderą.



Okręty widma.

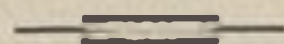
Jednem z największych niebezpieczeństw, które zagrażają żegludze transatlantyckiej, są tak zwane „okręty widma". Spowodowały one już niejedną straszliwą katastrofę.

Mowa tu oczywiście nie o znanych powszechnie z legend i bajek marynarskich różnych „Latających Holendrach", lecz o statkach, które rzeczywiście istnieją całkiem materjalnie, o czem przekonał się niejeden żeglarz, rozbiwszy sobie o nie mniej lub więcej dotkliwie nos — a raczej statek.

„Flota widm" wzrasta z roku na rok. Siła jej wynosi obecnie, jak twierdzą urzędowe sprawozdania, około sześćdziesięciu jednostek. Jest jednak rzeczą wątpliwą, czy liczba ta jest ścisłą, bo według obserwacji Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej zauważono, w przeciągu czterech lat, aż 155 takich statków. Sto trzydzieści dziewięć z nich widziano tylko jeden raz, lecz szesnaście pozostałych kursowało w różnych kierunkach oceanu, zależnie od wiatrów i prądów, które je unosiły, a spowodowało 38 zderzeń, przyczem zatonęło sześć statków handlowych.

„Okręty widma", o których mowa, są statkami, opuszczonemi przez załogi z jakichkolwiek przyczyn, jak n. p. napad korsarzy, bunt, ciężka awarja, lub też takimi, na których załoga w czasie podróży wymarła skutkiem jakiejś epidemji.

Państwa zainteresowane w żegludze transatlantyckiej, postanawiały już niejednokrotnie, przedsięwziąć energiczne środki ku wytępieniu tych wałęsających się po morzach szkodników, powodujących niemało strat w żegludze. Skończyło się jednak, przeważnie, na samych uchwałach. W rzeczywistości zrobiono niewiele i tajemnicze „okręty widma" stanowią do dziś dnia bardzo poważne niebezpieczeństwo dla żeglugi, spychając co rok liczne ofiary na dno morza.



„Za banderą kroczy handel". Rozbudowując ojczystą flotę handlową, przyczynimy się do rozwoju naszej wytwórczości i aktywizacji naszego bilansu handlowego.

Odkrycia, wynalazki i wydarzenia,

związane z żeglugą morską, ze specjaln. uwzględnieniem Polski.

977 Odkrycie Grenlandji przez Gunbjorna.
1341 Odkrycie wysp Kanaryjskich przez żeglarzy genueńskich.
1431 Odkrycie wysp Azorskich przez portugalczyka G. Velho Cabrala.
1445 D. Fernandez, żeglarz portugalski, dopływa do wybrzeży Senegalskich i Przyl. Zielonego.
1471 J. de Santarem, port., dopływa do wybrz. Gwinei (Afryka).
1486 B. Diaz, port., dopływa do Przylądka Dobrej Nadziei.
1492 Odkrycie Ameryki (W. Antylskie) K. Kolumb, genueńczyk.
1497 Jamajka, K. Kolumb.
1498 Nowa Ziemia, św. Wawrzyniec, Nowa Anglja — S. Cabot, genueńczyk. Orinoko, Nowa Grenlandja — K. Kolumb. Droga do Indyj wkoło Przylądka Dobrej Nadziei — Vasco de Gama, portugalczyk.
1500 Ujście Amazonki, V. Pinzon, hiszpan. Wybrzeże Brazylji i przyl. St. Roch — A. Cabral. Madagaskar, Diego Diaz, portugalczyk.
1502 Ameryka Środkowa, K. Kolumb.
1503 Wyspy Bermudzkie, J. Bermudas, hiszp.
1506 Cejlon, żeglarze portugalscy.
1509 Jawa i Indje Wschodnie, Lopes de Sequèira Figuéra, port.
1516 Pierwsze poszukiwania przejazdu płn.-zach.
1518 Wybrzeża Meksyku, J. de Grijalva, hiszp.
1520 Cieśnina Magelhana, Magelhan, port.
1521 Pierwsza podróż wkoło ziemi; odkrycie wysp Marjańskich i Filipińskich — Magelhan.
1528 Wyspy Karolińskie, A. de Saavedra, hiszp.
1534 Północne wybrzeża Chili, Almagro, hiszp.
1542 Północne wybrzeża Kalifornji, Cabrillo, hiszp. Japonja, żegl. portugalscy.
1543 Nowa Gwinea, O. de Retis, hiszp.
1550 Skonstruowanie pierwszego sekstansu.
1553 Nowa Ziemia, Willoughby, anglik.
1596 Szpicberg, Barentz, hol.
1599 Pierwsza mapa Mercatora.
1607 Wyspa Jan Mayen, Hudson, angl.

1608 Pierwszy teleskop.
1610 Cieśnina i morze Hudsona, Hudson.
1627 Zwycięstwo floty polskiej w bitwie pod Oliwą.
1642 Tasmanja i Nowa Zelandja, Tasman, holender.
1644 Zatoka Carpentarie, Tasman.
1648 Cieśnina Beringa, Dieżniew, rosjanin.
1688 Pierwszy rejestr kawiarni Edwarda Lloyda.
1696 Założenie „Llod's News".
1700 Pierwszy barometr morski.
1714 Pierwsza maszyna parowa.
1735 Pierwszy chronometr okrętowy.
1741 Alaska i wyspy Aleuckie Behring, duńczyk i Czirikow, rosjanin.
1763 Ziemia Wrangla, Andrejew, rosjanin.
1767 Pierwsze wydanie „Nautical Almanac".
1768 Pierwsza podróż wkoło Ziemi z zachodu na wschód, Cook, anglik.
1778 Wyspy Hawajskie, Cook.
1801 Wprowadzenie miar metrycznych we Francji.
1815 Pierwszy parowiec na Tamizie.
1817 Pierwsza podróż jachtem przez Atlantyk.
1818 Pierwszy parowiec przepływa Atlantyk.
1819 Budowa pierwszego okrętu żelaznego.
1825 Pierwszy parowiec odpływa do Indyj.
1831 Północny biegun magnetyczny, John Ross, anglik.
1838 Pierwsza parowa linja transatlantycka.
1838 Budowa pierwszego parowca śrubowego.
1848 Odkrycie passatu północno-zachodniego.
1851 Założenie pierwszego kabla podwodnego.
1856 Umiędzynarodowienie Dunaju.
1857 Wprowadzenie międzynarodowego kodu sygnałowego.
1858 Pierwsza depesza kablowa do Stanów Zjednoczonych.
1861 Wprowadzenie sygnałów ostrzegawczych (sztormowych).
1863 Budowa pierwszego dwuśrubowca.
1869 Otwarcie kanału Suezkiego.
1870 Zastosowanie lodołamaczy.
1876 Otwarcie kanału Amsterdam — Morze Północne.
1877 Wynalezienie telefonu.
1887 Konferencja kolonjalna w Londynie.

1893 Otwarcie kanału Korynckiego.
1894 Budowa „Turbinji", pierwszego okrętu turbinowego.
1895 Otwarcie kanału Kilońskiego.
„ Kapitan Slocum wyrusza sam w podróż dokoła Ziemi na 13-tonowym kutrze.
„ Wyprawa do bieguna północnego (86° 23, '1), Nansen.
1897 Pierwsza wyprawa powietrzna do bieguna północnego, Andrée.
1899 Pierwsza radjodepesza z Anglji do Francji.
1900 Rekordowa podróż jachtem przez Atlantyk w ciągu 13 dni 20 godzin.
1901 Discovery wyrusza na ekspedycję antarktyczną.
1902 Uruchomienie transatlantyckiej komunikacji radjowej.
1904 Stany Zjednoczone otrzymują koncesję na Kanał Panamski.
„ Budowa pierwszego turbinowego okrętu transatlantyckiego (s. s. „Victorian").
1906 Pierwsze doświadczenie radjofoniczne.
1908 Zastosowanie aparatury żyroskopowej, zapobiegającej kołysaniu się okrętu. Zastosowanie wagi automatycznej do ważenia ładunków (Porhydrometr.)
1909 Wyprawa do bieguna północnego, Peary, U. S. A.
„ Międzynarodowa Konferencja Morska w Londynie ustala warunki prowadzenia wojny morskiej.
„ Wyprawa kpt. Scotta (angl.) do bieguna południowego (82° 77').
1911 Skonstruowanie kompasu żyroskopowego. Amundsen dociera do bieguna południowego w dniu 16 grudnia.
1912 Kapitan Scott dociera do bieguna południowego w dniu 18 stycznia. Zatonięcie największego parowca „Titanic", wraz z którym zginęło 1513 osób (15 kwietnia).
1914 Zawarcie konwencji międzynarodowej o ratowaniu życia na morzu. Wybuch wielkiej wojny. Otwarcie kanału Panamskiego dla okrętów handlowych.
1915 Zatopienie Lusitanji przez niemiecką łódź podwodną w dn. 7 maja. Zginęło 1198 osób. Zablokowanie kanału Panamskiego.
1918 Niemieckie łodzie podwodne torpedują angielskie okręty szpitalne. Powrót z Magdeburga Wodza Legjonów Józefa Piłsudskiego i proklamowanie niepodległości Polski.

1920 Wojsko Polskie, obejmując Pomorze, dociera do Bałtyku (10 lutego).

1921 Rozpoczęcie budowy portu w Gdyni. Podniesienie bandery na pierwszych polskich okrętach wojennych. Zatonięcie angielskiej łodzi podwodnej K 5 wraz z całą załogą, składającą się z 57 osób. Okręt „Quest" wyrusza z ekspedycją antarktyczną Shackleton'a.

1923 Pierwszy zagraniczny okręt handlowy zawija do Gdyni, 13 sierpnia, s. s. „Kentucky" Comp. Gen. Transatlantique).

1925 Pierwszy ładunek węgla odpływa z Gdyni do Rygi na parowcu łotewskim „Mary".

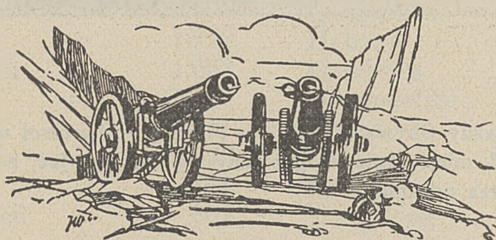
1926 Założenie Państw. Przedsiębiorstwa „Żegluga Polska".

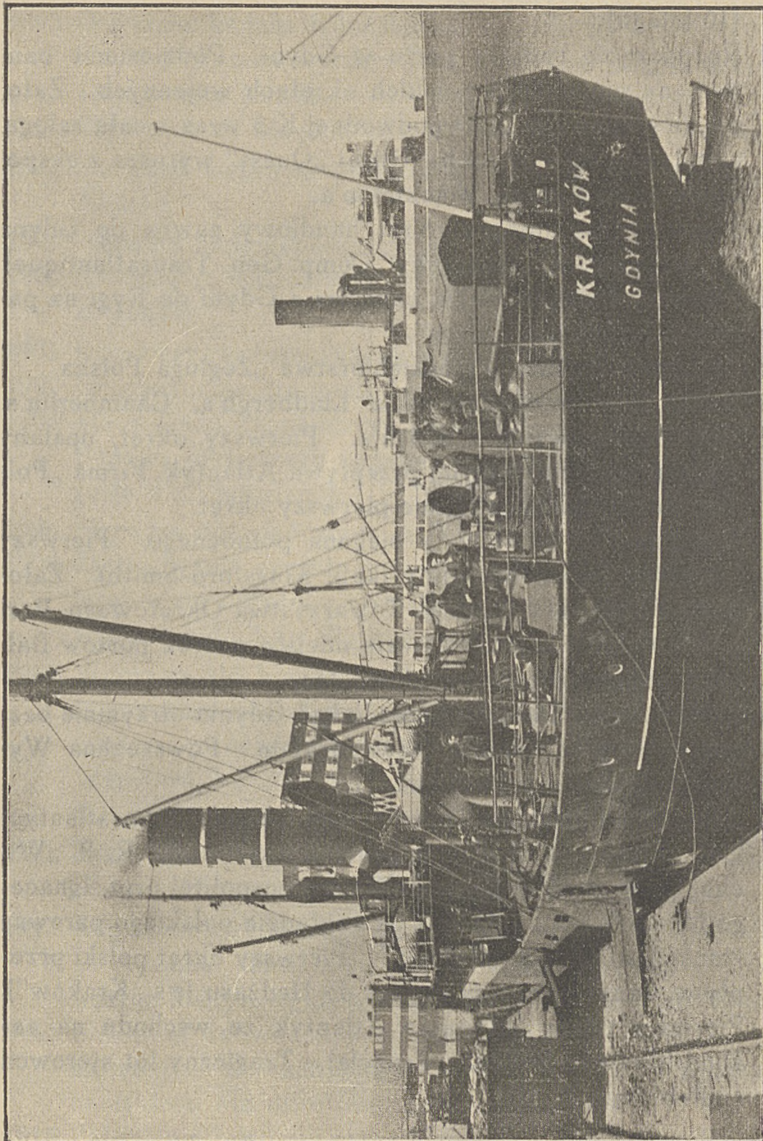
1927 Udane loty transatlantyckie Lindbergh'a, Chamberlin'a, Komandora Byrd'a i Brock'a. Pierwszy okręt, opalany węglem sproszkowanym, przepływa Atlantyk. Firma „Polskarob" w Gdyni zakupuje pierwszy okręt.

1928 Tragiczny lot „Italji" do bieguna północnego. Pierwszy lot przez Ocean Spokojny (kap. Kingsford-Smith). Założenie Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego. Port polski Gdynia zajmuje trzecie miejsce pośród portów Bałtyku południowego i wschodniego.

1929 Zablokowanie Bałtyku przez lody. Gdynia otrzymuje bezpośrednie połączenie z New-Yorkiem. Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu.

1930 Założenie Polskiego Towarzystwa Żeglugi Transatlantyckiej. Przybycie do Gdyni kontrtorpedowca O. R. P. „Wicher". Wyjazd Prezydenta Rzeczypospolitej prof. Ignacego Mościckiego do Tallina na pokładzie polskiego parowca transatlantyckiego „Polonja". Pierwszy okręt polski przepływa kanał Suezki w drodze do Hedżasu (s/s „Kraków"). Pierwszy udany lot przez Atlantyk ze wschodu na zachód (Costes i Bellonte, Francja). Tragiczny lot sterowca angielskiego R. 101.





s/s „Kraków" P. P. „Żegluga Polska" — pierwszy okręt polski, który przepłynął kanał Sueski, w drodze do Hedżasu.

Gdyby każdy Obywatel Państwa Polskiego ofiarował na cele budowy floty tylko 1 zł. miesięcznie, moglibyśmy się nie obęwiać, że wróg nas powtórnie od morza odsunie.

Odległości od Gdyni-Nowegoportu do większych portów kuli ziemskiej w milach morskich.

1 mila morska = 1852 m

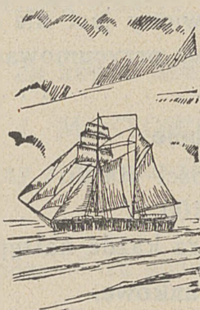
Aberdeen	875
Acapulco	6,900
Adelaida (S)	11,410
(N)	12,530
(P)	14,240
Aden	5,340
Akkra	4,540
Albany	10,130
Alexandria	3,785
Algier	2,400
Amoy	10,660
Amsterdam	634
Antwerpja (Westgat)	760
(Ostgat)	730
Apia (P)	11,240
(S)	12,560
Archangielsk	2,271
Arica	7,394
Auckland (P)	12,140
(S)	13.300
(H)	13,040
(N)	14,290
Antofogasta	7,590
Bahia Blanca	7,300
Baltimore	4,400
Banana	5,550
Bangkok	9,790
Batavia	9,210
Batum	4,360
Barcelona	2,465
Belfast	1,340
Belize	5,640
Bermuda	3,740
Bibundi	5,105
Bilbao	1,440
Bishop Rock	1,053
Bombay	6,980
Bordeaux	1,36[illegible]
Boston	3,690
Boulogne	768
Bremerhaven	507
Brisbane (S)	12,590
(P)	13,260
Bristol	1,205
Brunsbüttel	492
Buenos-Aires	7,020
Bushire	7,210
Cadiz	1,930
Calkuta	8,660
Callao	6,810
Charleston	4,180
Cherbourg	888
Colombo	7,410
Colon	5,380
Constanca	3,991
Coquimbo	7,906
Coronel	8,278
Corinto	6,160
Coruna	1,388
Delagoa-Bay	7,990
Dover	743
Drontheim	996
Durban	7,690
Edinburg	842
Esbjerg	584
Falmouth	1,016
Fernando-Noronha	4,540
Fiume	3,575
Fremantle (S)	10,080
(N)	11,820
Foochow (Fuczau)	10,820
Galac	4,120
Galveston	5,720
Genua	2,845
Gibraltar	1,985
Grimsby	723
Guayamas	7,906
Habana	4,910
Hamburg	533
Hemmerfest	1,621
Havre	859
Halifax	3,360
Holtenau	546
Hongkong	10,410

Honolulu	10,160
Horta	2,250
Iquique	7,462
Jacmel	4,870
Kamerun	5,200
Kap Finisterre	1,430
Kap Horn	8,24[illegible]
Kapstadt	6,780
Kartagena	2,173
Kingston	4,960
Kobe	11,710
Konakri	3,680
Konstantynopol	3,795
La Guaira	4,840
Las Palmas	2,375
Leith	850
Leixees	1,546
Lizbona	1,710
Lome	1,710
London	783
Magellana cieśnina (Punta Arenas)	8,116
Madera	2,170
Manila	10,800
Mauritius	7,640
Mazatlan	7,540
Melbourne (S)	11,760
(N)	12,740
(P)	13,640
Mollendo	7,240
Montreal	3,820
Montevideo	6,900
Mozambique	7,460
Malaga	2,049
Malta	2,965
Marseille	2,675
Nagasaki	11,410
Neapol	2,990
N wcastle	686
New-York	3,940
New-Orlean	5,440
Nordkap	1,378
Odesa	4,126
Oporto	1,450
Padang	8,740
Palermo	2,895
Panama	5,440
Para	4,840
Paramaribo	4.640
Pascamoyo	6,500
Payta	6,210
Penang	8,680
Pentland Firth	910
Pernambuco	4,810
Pisagua	7,450
Plymouth	967
Ponta Delgada	2,170
Port Said	3,905
Pireus	3,470
Port Artura	11,610
Puerto Cabello	4,950
Queenstown	1,200
Rangoon	8,660
Rio de Janeiro	5,905
Retterdam	670
San-Francisko	8,760
Santa Cruz	6,630
San Diego	8,430
San Jose	6,350
Santa Barbara	8,500
Sebastopol	4,095
Sierra Leone	3,600
Singapore	8,970
Southhampton	860
St. Thomas	4,420
Sydney (S)	12,190
(P)	13,280
(N)	13,310
Taganrog	4.406
Teneriffa	2,375
Trapezund	4,275
Triest	3,665
Tanger	2,017
Warna	3,950
Weser - okręt latarniowy	440
Vigo	1,460
Vlissingen (Westgat)	713
(Ostgat)	685
Władiwostok	12,010
Yokohama (S)	11,920
(P)	13,460

(S) oznacza drogę przez Kanał Suezki, (P) — przez Kanał Panamski, (N) — dokoła Przylądka Dobrej Nadziei, (K) — dokoła Kap Horn.

ODLEGŁOŚCI OD GDYNI - NOWEGOPORTU DO WIĘKSZYCH PORTÓW BAŁTYKU W MILACH MORSKICH.

Apenarde	363
Arensburg	262
Assens	358
Baltisch Port	372
Dźwinoujście (Dünamünde)	312
Eckernförde	336
Flensburg	357
Fredericia	380
Friedrichshafen	381
Gamlakarleby	640
Gäfle	445
Göteborg	378
Greifswald	216
Hals	364
Hangö	353
Haparanda	735
Hapsal	327
Heiligenhafen	309
Helsinki	418
Helsingör	268
Kalmar	170
Kallundborg	369
Karlskrona	155
Kilonja (Kiel)	331
Kjöge	245
Kłajpeda	110
Kołobrzeg	145
Kjöbenhavn (Kopenhaga)	250
Korsör	338
Kristianestad	505
Kronstadt	558
Liepaja	143
Malmö	249
Nikolajstad	575
Nyborg	341
Oskarshamn	209
Piława	40
Rügenwaldemünde	111
Pitea	675
Skagen-okręt latarniowy	391
Stockholm	336
Swinoujście (Swinemünde)	191
Szczecin	227
Travemünde	308
Uleaburg (Oulu)	725
Warnemünde	268
Windawa	201
Visby	200
Wismar	302



Opłaty portowe w porcie Gdyńskim.

Opłaty portowe w Gdyni dzielą się na dwie grupy: do pierwszej należą opłaty, które ponosi armator statku, względnie kapitan lub makler, do drugiej grupy — opłaty, które płaci załadowca.

Do pierwszej grupy opłat należą:

1. **Opłaty za wejście i wyjście** (od tonażu).

Za każdy m³ pojemności statku netto	—,24 zł.
Jeżeli statek jest próżny, z balastem lub załadowany do 10% pojemności	—,02 „

Wolne od tych opłat są statki opłacające opłaty roczne, państwowe, o ile nie są użyte w celach zarobkowych, i statki zachodzące do portu bądź dla remontu, bądź dla uzupełnienia zapasów paliwa, żywności i niezbędnych materjałów wyekwipowania.

2. **Opłaty za pilotaż.**

Do 1000 m³ netto pojemności statku	20,— zł.
Od 1000 m³ netto do 2000 m³	40,— „
Za każde następne 500 m³	10,— „

Dla statków ponad 1000 NRT pilotaż jest obowiązujący, lecz wszystkie statki ponad 100 NRT bez względu na to, czy korzystają lub nie z usług pilota, ponoszą opłaty za pilotaż.

Za zamówienie pilota, a niewykorzystanie w czasie oznaczonym, za każde rozpoczęte pół godziny . . . . 5— zł.

3. **Opłaty za wynajem holowników.**

Za każdą rozpoczętą godzinę efektywnej pracy	60,— zł.

4. **Opłaty za przytań.**

Za każdy dzień od 1 metra długości statku	—,05 zł.
Jeżeli statek postawiony jest nie bezpośrednio obok nabrzeża, lecz przycumowany do drugiego statku	—,02 „

5. **Opłaty za światła i boje.**

Do 200 m³ pojemności statku	1,— zł.
Za każde następne 100 m³	—,50 „
Od 2000 m³ wzwyż za każde następne 500 m³ . .	2,50 „

6. **Opłaty za stacje ratunkowe.**

Od 500 m³ wzwyż od każdego m³	—,005 zł.

7. **Opłaty od ładunku.**

Za każdą przywiezioną lub wywiezioną tonnę węgla, koksu lub rudy, fosforytów i pirytów . . . —,20 zł.

Towarów masowych następujących kategoryj: cement, drzewo obrobione i nieobrobione, nawozy sztuczne, złom żelazny, surówka i stal nieobrobiona, cynk surowy, blacha, drut, sztaby i taśmy żelazne, cyna, bawełna, ryż, zboże, sól, mąka lub pochodzące ze zboża i roślin strączkowych . . . . —,40 „

Za wszelkie inne towary . . . . —,75 „

8. **Opłaty za pobraną wodę do picia i kotłów.**

Za pierwsze 10 tonn, za 1 t. . . . . 1,50 zł.

Za następne do 300 tonn za 1 t. . . . . 1,20 „

Ponad 300 tonn za 1 t. . . . . 1,— „

Za wodę podaną statkiem (łodzią) za t. . . . . . 2,— „

Za pierwsze 10 tonn . . . . 30,— „

9. **Opłaty od pasażerów.**

1) W żegludze przybrzeżnej za przyjęcie lub wylądowanie pasażerów . . . . 0,05 zł.

2) W żegludze zagranicznej za przyjęcie lub wylądowanie pasażerów III kl . . . . 0,10 „

pasażerów II kl. . . . . 0,30 „

pasażerów I kl. . . . . 0,50 „

10. **Opłaty od statków turystycznych.**

Tytułem łącznych opłat od statków turystycznych, jeśli pozostają w porcie nie dłużej, jak dwie doby, pobiera się . . . . 100,— zł.

Do drugiej grupy należą opłaty:

A. Za użycie dźwigów.

I. MOSTOWY

elektryczny z chwytaczem 3 m³ poj.

1. **towary:**

przy pracy do 8 godz. wł. za godz. . . . . 45,— zł.

„ „ 8—16 „ „ „ . . . . 40,— „

ponad 16 godzin . . . . 30,— „

2. **towary masowe, lekkie, węgiel:**

przy pracy do 2 godz. wł. za godz. . . . . 30,— zł.

" " 8—16 " " " . . . . 25,— "

ponad 1 godzin . . . . " 20,— "

3. za przesunięcie dźwigu most. w czasie pracy dolicza się po 30 gr. za mtr. b. nie mniej jednak niż zł. 4 — za każde przesunięcie . . . .

II. DŹWIG BRAMOWY

1. **przy ładowaniu towarów masowych za godzinę:**

a) z przekł. 3 tonową . . . . 7,— zł.

b) " 5 " . . . . 9,75 "

2. **przy ładowaniu towarów drobnych i ciężkich:**

a) z przekł. 3 tonową . . . . 9,75 zł.

b) " 5 " . . . . 12,50 "

III. DŹWIG BRAMOWY

1½ i 2,5 t. z ruch. wysięgnicami.

a) przy przeł. tow. masowych . . . . 5,50 zł.

b) " " " innych . . . . 7,50 "

Każdą rozpoczętą godzinę liczy się jako pełną.

B. Za składanie towarów w państwowych hangarach portowych:

a) od towarów masowych:

pierwsze 15 dni za 1 dzień i m² . . . . —,04 zł.

dalsze 15 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,06 "

dalsze 15 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,08 "

dalsze 15 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,14 "

dalsze 15 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,25 "

b) od towarów drobnicowych:

pierwsze 5 dni za 1 dzień i m² . . . . —,04 zł

dalsze 8 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,08 "

dalsze 8 dni za 1 dzień i 1 m² . . . . —,16 "

Stawki Polskiego Związku Maklerów Okrętowych.

w mocy od 1. grudnia 1928.

Niżej podane stawki zaliczają maklerzy okrętowi w Gdyni za czynności maklerskie statkom parowym, motorowym, żaglowym i lichtugom morskim.

Stawki klarowania za wejście i wyjście dla statków przychodzących i wychodzących z Gdyni:

do	1500 cbm. nett.	1 d za cbm.
dla statków o pojemności ponad pierwszych 1500 cbm. —	3000 cbm. nett.	¾ d „ „
ponad	3000 cbm. nett.	½ d „ „

Opłaty oblicza się każdorazowo za wejście i wyjście osobno.

Statki z mieszanym ładunkiem płacą dodatkowo 25%

Statki przychodzące w balaście lub próżne płacą połowę stawek za wejście lub wyjście.

Najmniejsza opłata Ł : 1 : —/—

Statki z częściowym ładunkiem nie ponad połowę ładowności płacą połowę stawek.

Statki wchodzące w celach bunkrowych płacą 1/5 stawek.

Statki przychodzące z ładunkiem rudy lub wychodzące z ładunkiem węgla lub koksu płacą ⅔ całkowitej stawki za wejście i wyjście.

Zniżka ta dotyczy tak samo statków, które przychodzą próżne i wychodzą z węglem lub przychodzą z rudą i wychodzą próżne.

Lichtugi, żaglowce z pomocniczym motorem otrzymują zniżkę 20%.

Żaglowce z pomocniczym motorem niżej 150 cbm. pojemności płacą połowę stawki minimalnej.

Holowniki ciągnące lichtery płacą najmniej Ł 1 —/— za wejście i wyjście osobno.

Prowizja za inkaso frachtu wynosi ¼% przy ładunkach masowych, ½% przy ładunkach mieszanych.

Prowizja za wykłady wynosi 2% za każdy nadpoczęty miesiąc, począwszy od daty rachunku lecz tylko w wypadku gdy wykłady nie zostały zwrócone w ciągu jednego miesiąca od daty wystawienia rachunku.

Powyższe stawki nie dotyczą linij regularnych.

Specjalne opłaty za załatwienie formalności celnych nie istnieją.

Architektura i budownictwo nad Polskiem Morzem.

Architektura i budownictwo nadmorskie ma swój szczególny charakter wynikający z różnych z morzem związanych przyczyn.

Więc rozpoczynając od względów materjalnych, a kończąc na idealnych, — architektura i budownictwo nadmorskie zależą od:

- jakości i ceny terenów;
- wpływów atmosferycznych różnych od śródziemnych, więc innej techniki budowlanej;
- wpływów zagranicznych, docierających tu łatwiej dzięki komunikacji morskiej i związanych z eksportem i importem wpływów wywieranych na ceny gotówki, t. zw. pieniędzy budowlanych, i materjałów;
- wreszcie estetyki, mogącej tu w ostrzejszem świetle morskiem i swoistym kolorycie, w nawiązaniu do zdrowego regjonalizmu, wytworzyć nowe piękno dla wzbogacenia wielkiej kultury i cywilizacji Polski, tej Ojczyzny Noakowskich, Kremerów, Wąsowiczów.

Nie tu, w krótkim kalendarzu, które mają raczej przeznaczenie skorowidzów, miejsce dla dokładnego wyprowadzenia wszystkich wymienionych powyżej spraw, — tu można tylko o najważniejsze potrącić, właściwie tylko jako temat do późniejszych szczegółowych rozważań.

Możność tedy zdobycia kawałka ziemi dla pobudowania gniazdka zdrowia nad świeżym i uroczym Bałtykiem, istnieje jeszcze, aczkolwiek kurczy się z miesiąca na miesiąc. Z natury rzeczy bowiem kraj mimo trudności gospodarczych staje się coraz bogatszym i coraz zdolniejszym do umożliwienia synom swym własnych osiedli. A paseczek nadmorski niedługi i podobno nawet centymetra nie starczy wybrzeża, jeśliby chciano niem obdzielić wszystkich ziomków.

Tereny można jednak nabyć jeszcze i za złoty i najgorsze jeszcze taniej za metr kwadratowy, w najlepszych miejscach

i w Gdyni dochodzą natomiast do 45 i 60 zł., a wyjątkowo i 10 dolarów za metr kwadratowy.

Kto się zna na tych sprawach, wie, że cena terenów jest ściśle zależna od rentowności objektów, mających na nich stanąć.

Rentowność ta dochodzi normalnie przy względnie dobrej gospodarce do 15% przy włączeniu w obliczenie ceny terenu; przy bardzo dobrej gospodarce można uzyskać i więcej. — Dla kapitału jest to więc świetna, bo i zupełnie pewna lokata.

Ale i ludzie ubożsi dochodzą tu do posiadania własnego mieszkania, ponieważ Rząd udziela wydajnej pomocy kooperatywom robotników i pracowników nadmorskich, których wspaniałe nieraz budowle wznoszą się szybko w przeróżnych punktach wybrzeża.

Wielkie budownictwo portowe prowadzone z rozmachem gigantycznym spowodowało rozwój fabrykacji materjałów budowlanych w pobliżu wybrzeża. Powstały więc cementownie, cegielnie, fabryki mebli i t. p., co przyczynia się do zniżki i normalizacji cen materjałów budowlanych.

Gdy dawniej cegła, aby wymienić choć jeden przykład, dochodziła do ceny przekraczającej setkę złotych, waha się ona obecnie loko Gdynia pomiędzy 75 a 80 zł. przy łatwiejszych warunkach zapłaty.

Eksport i import wnosi do portu polskiego wraz z jego przedstawicielami wytwarzającymi przez ruch handlowy szybsze krążenie ekonomiczne samorzutne wzmożenie ruchu budowlanego wraz z niejednym ciekawym motywem architektonicznym.

Co zaś dotyczy estetyki czyli piękna w architekturze nadmorskiej, tego piękna, które i materjalnie podnosi wartość objektów budowlanych, jest to sprawa tak poważna nietylko jako taka, ale i z powodów propagandowych, że o tem wydamy osobne broszury.

Tu można tylko wskazać, że propagowany tak bardzo i z takiem zrozumieniem rzeczy przez naszą piękną stolicę Warszawę, zdrowo pojęty regjonalizm winien znaleźć odpowiednie zrozumienie.

Sapienti satis.

Orłowo, pow. morski.

Maksymiljan Zuske, Inż. dypl. architekt.

Ustawa o stanowiskach oficerskich w Polskiej Marynarce Handlowej.

Art. 1. Stanowiska oficerskie na statkach marynarki handlowej mogą zajmować tylko obywatele Rzeczypospolitej Polskiej, którzy ukończyli 21 lat życia i posiadają dyplomy polskie, uzyskane w myśl postanowień niniejszej ustawy.

Wyjątki od tej zasady dopuszczalne są za każdorazowem zezwoleniem Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 2. Celem określenia cenzusu i praktyki oficerów marynarki handlowej wprowadza się podział żeglugi na żeglugę przybrzeżną, małą i wielką. Za żeglugę przybrzeżną uważa się żeglugę morską w odległości nie dalej niż 50 mil morskich od morskiej linji granicznej Rzeczypospolitej, oraz żeglugę w wodach portowych. Za żeglugę małą uważa się żeglugę na morzu Bałtyckiem oraz Północnem w granicach od 60 stopnia szerokości geograficznej do linji Dover-Calais. Za żeglugę wielką uważa się żeglugę, przekraczającą granice żeglugi małej.

Art. 3. Ustanawia się następujące stopnie oficerów nawigacyjnych marynarki handlowej:

a) Kapitan wielkiej żeglugi,
b) Kapitan małej żeglugi,
c) Porucznik wielkiej żeglugi,
d) Porucznik małej żeglugi,
e) Szyper I. klasy,
f) Szyper II. klasy.

Art. 4. Kapitan wielkiej żeglugi ma prawo dowodzić wszelkiemi handlowemi statkami w każdej żegludze, Kapitan małej żeglugi ma prawo dowodzić wszelkiemi handlowemi statkami w żegludze małej lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich statkach w każdej żegludze; nie może być jednak starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej. Porucznik wielkiej żeglugi ma prawo dowodzić statkami handlowemi do 1.000 brutto rejestrowych ton w żegludze małej, z wyjątkiem statków osobowych, lub być pomocnikiem kapitana na wszelkich handlowych statkach w każdej żegludze; nie może jednak być starszym pomocnikiem kapitana w żegludze wielkiej. Porucznik małej żeglugi ma prawo być młodszym pomocnikiem kapitana na wszelkich handlowych statkach w każdej żegludze.

Szyper I klasy ma prawo dowodzić wszelkiemi handlowemi statkami w żegludze przybrzeżnej, oraz statkami rybackiemi i holownikami w żegludze małej i być młodszym pomocnikiem kapitana na handlowych statkach nieosobowych w każdej żegludze. Szyper II klasy ma prawo dowodzić statkami handlowemi do 200 brutto rejestrowych ton w żegludze przybrzeżnej z wyjątkiem statków osobowych, lichtugami morskiemi w każdej żegludze i może być pomocnikiem szypra I klasy na statkach rybackich i holownikach.

Art. 5. Ustanawia się następujące stopnie oficerów mechaników marynarki handlowej:

a) mechanik I. klasy,
b) mechanik II. klasy,
c) mechanik III. klasy,
d) maszynista okrętowy I. klasy,
e) maszynista okrętowy II. klasy,

Art. 6. Celem określenia cenzusu oficerów - mechaników, statki parowe lub silnikowe podług siły maszyny dzieli się na 3 kategorje. Do I kategorji należą statki z maszynami parowemi od największych do 1000 i H. P. (indykowanych koni parowych) z silnikami spalinowemi ponad 500 e H. P. (efektywnych koni). Do II kategorji należą statki z maszynami parowemi niżej 1000 i H. P. (indykowanych koni parowych), do 200 i H. P. (indykowanych koni parowych), z silnikami spalinowemi od 100 e H. P. (efektywnych koni) do 500 e H. P. (efektywnych koni).

Do III kategorji należą statki z maszynami parowemi poniżej 200 i H. P. (indykowanych koni parowych), a z silnikami spalinowemi poniżej 100 e H. P. (efektywnych koni).

Art. 7. Mechanik I klasy ma prawo kierować maszynami statków handlowych wszystkich kategorji. Mechanik II klasy ma prawo: 1) kierować maszynami II i III kategorji z wyjątkiem statków osobowych II kategorji w żegludze wielkiej i małej. 2) być młodszym mechanikiem na statkach handlowych i osobowych I kategorji. Mechanik III klasy ma prawo: 1) kierować maszynami statków handlowych III kategorji, z wyjątkiem statków osobowych; 2) być drugim mechanikiem na statkach handlowych II kategorji, z wyjątkiem statków osobowych; 3) być trzecim mechanikiem na wszelkich statkach handlowych.

Maszynista okrętowy I kategorji ma prawo: a) kierować maszynami statków rybackich i holowników do 700 i H. P., z silnikami spalinowemi do 375 e. H. P. oraz maszynami wszelkich statków handlowych III kategorji, b) być trzecim mechanikiem na wszelkich statkach handlowych. Maszynista okrętowy II klasy ma prawo: a) kierować maszynami statków rybackich i holowników do 200 i H. P., z silnikami spalinowemi do 100 e H. P.; b) być pomocnikiem maszynisty okrętowego I klasy.

Art. 8. Dla otrzymania dyplomu szypra II klasy należy: a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu, b) posiadać 48-miesięczny cenzus praktyki w charakterze marynarza na statkach morskich. Dla otrzymania dyplomu szypra I klasy należy. a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu, b) posiadać 72-miesięczny cenzus praktyki, odbytej w charakterze marynarza lub szypra II klasy.

Art. 9. Dla otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej należy: a) ukończyć wydział nawigacyjny polskiej szkoły marynarki handlowej, lub po uzyskaniu świadectwa maturalnego szkoły średniej złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego programu przez Ministra Przemysłu i Handlu, b) posiadać 24-miesięczny cenzus praktyki w charakterze marynarza pokładowego na statkach morskich, a w tem conajmniej 6 miesięcy na statkach żaglowych.

Art. 10. Dla otrzymania dyplomu porucznika żeglugi wielkiej należy: a) posiadać dyplom porucznika żeglugi małej, b) posiadać 24-miesięczny cenzus praktyki, odbytej po otrzymaniu dyplomu porucznika żeglugi małej, a w tem 12 miesięcy w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej lub małej.

Art. 11. Dla otrzymania dyplomu kapitana w żegludze małej należy: a) posiadać dyplom porucznika żeglugi wielkiej. b) posiadać 12-miesięczny cenzus praktyki, odbytej po otrzymaniu dyplomu porucznika żeglugi wielkiej, w charakterze pomocnika kapitana w żegludze małej lub wielkiej.

Art. 12. Dla otrzymania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej należy: a) posiadać dyplom kapitana żeglugi małej, b) posiadać 12-miesięczny cenzus praktyki, odbytej po otrzymaniu dyplomu kapitana żeglugi małej, w charakterze pomocnika kapitana w żegludze wielkiej.

Art. 13. Odnowienie dyplomów oficerów nawigacyjnych marynarki handlowej mogą otrzymać bez składania egzaminów: a) oficerowie korpusu morskiego marynarki wojennej na podstawie cenzusu, który ustali rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handu, b) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskiemi.

Art. 13a. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego II klasy należy: a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu, b) posiadać 60-miesięczny cenzus praktyki maszynisty, w tem co najmniej 24 miesięcy w charakterze obsługującego maszyny na statkach morskich. Dla otrzymania dyplomu maszynisty okrętowego I klasy należy: a) złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu, posiadać 72-miesięczny cenzus praktyki maszynisty, z czego conajmniej 24 miesięcy w charakterze obsługującego maszyny lub motory na statkach morskich, w tem 12 miesięcy w charakterze pomocnika maszynisty.

Art. 14. Dla otrzymania dyplomu mechanika III klasy należy: a) ukończyć wydział mechaniczny polskiej szkoły marynarki handlowej lub po uzyskaniu świadectwa maturalnego szkoły średniej złożyć egzamin teoretyczny i praktyczny podług ustalonego przez Ministra Przemysłu i Handlu programu, b) posiadać 30-miesięczną praktykę, w tem conajmniej 12 miesięcy praktyki w warsztatach budowy lub naprawy maszyn i conajmniej 12 miesięcy praktyki na statkach morskich w składzie załogi maszynowej, przyczem 2 miesiące żeglugi rzecznej zalicza się jako jeden miesiąc żeglugi morskiej.

Art. 15. Dla otrzymania dyplomu II klasy należy: a) posiadać dyplom mechanika III klasy; b) posiadać 24-miesięczny cenzus praktyki, odbytej po otrzymaniu dyplomu mechanika III klasy, w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn, a w tem conajmniej 12 miesięcy w charakterze odpowiedzialnego odwachowego mechanika na statkach I lub II kategorji.

Art. 16. Dla otrzymania dyplomu mechanika I klasy należy: a) posiadać dyplom mechanika II klasy; b) posiadać 24-miesięczny cenzus praktyki, odbytej po otrzymaniu dyplomu mechanika II klasy, w żegludze morskiej przy obsłudze maszyn w charak-

terze odpowiedzialnego odwachowego mechanika, a w tem conajmniej 12 miesięcy na statkach I kategorji.

Art. 17. Odpowiednie dyplomy mechaników okrętowych bez składania egzaminów mogą otrzymać: a) oficerowie korpusu technicznego polskiej marynarki wojennej na podstawie cenzusu, który ustali rozporządzenie Ministrów Spraw Wojskowych oraz Przemysłu i Handlu, b) osoby, które uzyskały w innych państwach odpowiednie dyplomy, uznane przez Ministra Przemysłu i Handlu za równoznaczne z dyplomami polskiemi.

Do otrzymania dyplomu maszynisty I klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności maszynowej, o ile posiadają zaświadczenia właściwych władz wojskowych: a) że odbyli conajmniej 60 miesięcy pływania w kampanji czynnej, a w tem conajmniej 18 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych o sile conajmniej 1000 HP.; b) że są wykwalifikowani pod każdym względem do samodzielnego kierowania maszynami.

Do otrzymania dyplomu maszynisty II klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności maszynowej, o ile posiadają zaświadczenie właściwych władz wojskowych: a) że odbyli conajmniej 40 miesięcy pływania w kampanji czynnej, a w tem conajmniej 10 miesięcy pełnili obowiązki samodzielnych kierowników maszyn okrętowych o sile conajmniej 1000 HP.; b) że są wykwalifikowani pod każdym względem do samodzielnego kierowania maszynami.

Do otrzymania dyplomu szypra II klasy są uprawnieni podoficerowie zawodowi marynarki wojennej specjalności pokładowej, o ile posiadają zaświadczenia właściwych władz wojskowych: a) że odbyli conajmniej 60 miesięcy pływania w kampanji czynnej, a w tem conajmniej 18 miesięcy dowodzenia statkami pomocniczemi, lub 36 miesięcy pełnili obowiązki bosmana okrętowego, b) że są wykwalifikowani pod każdym względem do dowodzenia statkami pomocniczemi.

Art. 18. Dyplomy oficerów nawigacyjnych i oficerów mechaników marynarki handlowej wydaje Minister Przemysłu i Handlu na mocy orzeczenia komisji kwalifikacyjnej, powołanej przez Ministra Przemysłu i Handlu, w skład której wchodzą: dwóch członków, mianowanych przez Ministra Przemysłu i Handlu, jeden przedstawiciel marynarki wojennej, delegowany przez Ministerstwo Spraw Wojskowych, a oprócz tego przy sprawdze-

niu cenzusu oficerów nawigacyjnych jeden lub dwóch kapitanów wielkiej żeglugi, a przy sprawdzaniu cenzusu oficerów mechaników i maszynistów okrętowych jeden lub dwóch mechaników I klasy względnie inżynierów morskich, powołanych przez Ministra Przemysłu i Handlu.

Art. 19. Przy obliczaniu cenzusu praktyki dla otrzymania dyplomów kapitana wielkiej żeglugi, kapitana małej żeglugi, porucznika wielkiej żeglugi, może być uwzględnione tylko 12 miesięcy praktyki w żegludze przybrzeżnej.

Art. 20. Osobom, które przed 1-go listopada 1918 roku uzyskały dyplomy oficerów nawigacyjnych, względnie oficerów mechaników b. państw zaborczych, przysługuje prawo otrzymania odpowiednich dyplomów.

Art. 21. Wykonanie powyższej ustawy powierza się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Art. 22. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.



Instytut Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni

Tow. Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej w Gdyni

pod wysokim protektoratem

Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.

Instytut Handlu Morskiego i Techniki portowej w Gdyni jest wyższą uczelnią zawodową, należącą do M. W. R. i O. P. i ma na celu dostarczanie, wciąż rozwijającemu się handlowi zagranicznemu Polski nowych wykwalifikowanych pracowników w zakresie spraw morskich.

Instytut posiada dwa wydziały: Importowo-Eksportowy i Budowlano-Portowy. Nauka na obu wydziałach trwa 3 lata (6 semestrów), przyczem wychowankowie zmuszeni są do odbywania praktyk wakacyjnych w miesiącach lipcu i sierpniu. Rok szkolny rozpoczyna się 1 października.

Kandydaci, zgłaszający się do Instytutu muszą posiadać nie mniej jak 16 lat, oraz muszą złożyć świadectwo ukończenia 6 klas szkoły średniej ogólnokształcącej. Absolwenci szkół handlowych czteroklasowych oraz tych szkół handlowych trzykla-



Gdynia — Gmach Instytutu Handlu Morskiego i Techniki Portowej.

sowych, które w programie nauczania mają matematykę i przyrodę w zakresie gimnazjalnym, są przyjmowani na drugi kurs Wydziału Importowo-Eksportowego. Na drugi kurs tegoż wydziału są przyjmowani również kandydaci, którzy otrzymali

promocję do klasy II Liceów Handlowych, względnie posiadają zaliczony rok studjów w Instytucie Nauk Handlowych i Ekonomicznych w Wilnie lub w Instytucie Nauk Handlowych i Orjentalistycznych w Warszawie. Absolwenci innych Szkół Handlowych obowiązani są złożyć egzamin uzupełniający z zakresu 6 klas gimnazjalnych w myśl okólnika Min. W. R. i O. P. z dnia 31 października 1927 r. (Dz. Urz. Min. W. R. i O. P. Nr. 14/1927 poz. 243).

Wszyscy kandydaci na I kurs, z wyjątkiem posiadających maturę, mogą być poddani wstępnemu egzaminowi sprawdzającemu zależnie od decyzji Dyrekcji Instytutu.

Słuchacze po ukończeniu pełnego kursu nauki i złożeniu egzaminu końcowego otrzymują Dyplom ukończenia Instytutu.

Dwa pierwsze semestry na Wydziale Importowo-Eksportowym tworzą cykl zakończony — ogólnohandlowy i uprawniają do otrzymania świadectwa ukończenia jednorocznej Szkoły przysposobienia handlowego.

Do Instytutu są przyjmowani również słuchacze wolni.

Kandydaci muszą składać podania na imię Dyrektora Instytutu do dnia 20 września.

Do podań należy dołączyć:

1) Świadectwo szkolne;
2) Życiorys własnoręcznie napisany;
3) Metrykę urodzenia oraz
4) 2 fotografje z ostatniej doby.

Opłaty za naukę w Instytucie wynoszą: wpisowe 5 zł. i czesne 600 zł. rocznie, płatne w 2 ratach na początku każdego semestru.

Całkowite utrzymanie w internacie Instytutu wynosi zł. 125 miesięcznie.

Niezamożni wychowankowie mogą ubiegać się o przyznanie stypendjum, które następnie obowiązani są zwrócić w ciągu 6 lat po uzyskaniu dyplomu.

We wszelkich zbiorowych wystąpieniach słuchacze obowiązani są nosić przepisowy uniform.

Szczegółowe informacje o organizacji Instytutu można otrzymać:

a) w Sekretarjacie Instytutu — Gdynia Szosa Gdańska, tel. 16.40;

b) w Dyrekcji Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bydgoszczy — Bydgoszcz, ul. Św. Trójcy nr. 11.



Gimnazjum Dr. Zegarskiego w Gdyni.

Gimnazjum powstało w Gdyni na początku roku szkolnego 1927/28. Założył je jako „2-klasową szkołę średnią koedukacyjną" na podstawie koncesji Kuratorjum Okr. Szk. Pomorskiego Dr. Teofil Zegarski, b. kurator i emer. wizytator szkół Ministerstwa W. R. i O. P. W roku szkolnym 1928/29 przybyła klasa III, w roku następnym klasa IV a obecnie posiada gimnazjum klas 5; tak dobierając co roku jedną dalszą klasę stanie się rozwojowe to gimnazjum w roku szkolnym 1933/34 pełnem 8-klasowem. Od roku szkolnego 1928/29 posiada szkoła prawa szkół państwowych.

W pierwszym roku swego istnienia liczyła szkoła 59 uczniów (31 chłopców i 28 dziewczynek), a w roku szkolnym 1930/31 liczy 169 (105 chłopców i 64 dziewczynek). Sił nauczycielskich było w roku pierwszym 3, obecnie jest 9, żeńskich 4 a męskich 5. Od roku istnieje Koło Rodzicielskie, a od lat 3-ch Koło Matek przy szkole, które codziennie wydaje ciepłe śniadania uczniom niezamożnym bezpłatnie.

Czesne wynosi obecnie po zł. 40,— mies. w 3 niższych klasach a po zł. 50 mies. od kl. IV począwszy. Przeciętnie 15—25% młodzieży korzysta przytem ze zniżek i ulg aż do zupełnego zwolnienia od opłaty czesnego.

Gimnazjum jest zasadniczo typu humanistycznego, przyczem jednakże — odpowiednio do charakteru Gdyni — kładzie się specjalny nacisk na naukę nowożytnych języków obcych: francuskiego, angielskiego i niemieckiego. Wychowanie młodzieży ku umiłowaniu morza i zrozumieniu jego znaczenia dla Państwa Polskiego jest przewodnią myślą szkoły a wyrobienie silnych charakterów o indywidualnem zabarwieniu oraz gruntowne wykształcenie naukowe uważa szkoła za swoje najważniejsze zadanie.

Największą bolączką szkoły był dotychczas brak odpowiedniego pomieszczenia. Do końca roku szkolnego 1929/30 zajmowała szkoła lokale gmachu szkoły powszechnej. Od początku bieżącego roku szkolnego mieści się w wynajętej przez dyrekcję willi na Kamiennej Górze („Willa Promienna"). W niezadługim czasie gimnazjum przenieść się będzie mogło do wła-

snego, odpowiednio urządzonego i wyposażonego gmachu w pobliskiem Orłowie — 2 klm. od Gdyni — gdzie zaciszne położenie wybranego miejsca, otoczonego ze wszystkich stron zalesionemi wzgórzami, bardzo zdrowy i łagodny klimat, bliskość uroczej a spokojnej i latem i zimą zatoki morskiej da młodzieży spokojną atmosferę wychowawczą, zdala od zgiełku i gwaru budującego się wielkiego miasta portowego, zdala też od męczącego w Gdyni kurzu i od niebezpieczeństw zbyt ruchliwych ulic. Dojazd z Gdyni do szkoły jest bardzo dogodny: z jednej strony koleją (odległość z dworca do gmachu 5 minut) a z drugiej strony przejeżdżają autobusy miejskie (Gdynia—Sopoty) już koło budynku szkolnego.

Gmach szkolny jest na ukończeniu; mieści się w nim 8 wielkich sal klasowych, sala rysunkowa, dwie wielkie pracownie, gabinet przyrodniczy, sala bibljoteczna i gabinet dla pomocy naukowych, pokój nauczycielski, gabinet dyrektora, kancelarja, szatnia, kuchnia i śniadalnia, ciemnia dla fotografów-amatorów i t. p. Do właściwego gmachu szkolnego przylega bezpośrednio wielka hala gimnastyczna, zbudowana według najnowszych wymagań, która służyć będzie jednocześnie jako aula. Tuż obok tej hali gimnastycznej będą natryski dla młodzieży oraz gabinet lekarski i dentystyczny. W ten sposób uzyska gimnazjum zupełnie nowoczesne pomieszczenie a Gdynia pierwszorzędny gmach szkolny, gdyż niezawodnie już w najbliższym czasie cały teren od Gdyni aż poza Orłowo włączony zostanie do Wielkiej Gdyni.

Szkoła otoczona będzie dziedzińcem wielkości 2 000 m², z którym bezpośrednio łączy się plac gier i zabaw o powierzchni 6 000 m² i ogródki szkolne, posiadające przeszło 2 000 m² terenu.

Nowy gmach szkolny przylega do piętrowej wielkiej willi, w której znajduje się mieszkanie dyrektora oraz wzorowy tak pod względem higjenicznym jak i pedagogicznym internat rodzinny, mający pomieszczenie dla 25 wychowanków (chłopców).



Informacje o Państwowej Szkole Morskiej na rok 1930.

1. Państwowa Szkoła Morska jest szkołą zawodową i w rozumieniu art. 11 o państwowej służbie cywilnej uważa się ją za zakład naukowy wyższy. (Dz. Ustaw Nr. 88/29 poz. 633); podlega ona Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

2. Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla polskiej floty handlowej.

3. Szkoła posiada dwa wydziały — nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa 3 lata, w tem dla nawigatorów około 17 miesięcy pływania na statku szkolnym, a dla mechaników na statku szkolnym i na parowcach morskich, oraz praktyka w warsztatach mechanicznych.

4. Rok szkolny rozpoczyna się zasadniczo na początku października po ukończeniu żeglugi letniej i trwa do czerwca. Praktyka letnia rozpoczyna się w czerwcu i trwa do października. Urlopy wydaje się uczniom na ferje świąt Bożego Narodzenia i Wielkiej Nocy, oraz przed i po praktyce letniej.

W czasie praktyki letniej uczniowie wydziału nawigacyjnego uczą się pod kierownictwem profesorów Szkoły i oficerów statku obliczeń i spostrzeżeń astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem i ożagleniem statku, uczą się sterowania, sygnalizacji i wiosłowania uczniowie zaś wydziału mechanicznego zaznajamiają się z obsługą maszyn okrętowych, kotłów, silników i mechanizmów pomocniczych.

5. Po ukończeniu pierwszych dwóch kursów jednego z wydziałów uczniowie uzyskują świadectwa dojrzałości typu matematyczno-przyrodniczego.

6. Całkowite ukończenie jednego z wydziałów daje prawo — po nabyciu ustawowego cenzusu morskiego — otrzymania dyplomu porucznika żeglugi małej względnie mechanika okrętowego III. klasy. Dyplomy te w miarę nabywania cenzusu, wymaganego Ustawą z dnia 6 lipca 1923 r. (Dz. Ustaw Nr. 75, poz 588), stopniowo zamieniane będą przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu na wyższe — do dyplomu kapitana żeglugi wielkiej względnie mechanika okrętowego I. klasy włącznie.

7. Od wstępujących do Szkoły wymaga się:

a) wieku od 17 do 19 lat, licząc po dzień 1 lipca 1930 r.,

b) ukończenia conajmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z prawami,

c) poddania się badaniu lekarskiemu przez Komisję lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególną uwagę zwraca się na posiadanie normalnego wzroku, słuchu i czystej wymowy,

d) złożenia egzaminów wstępnych z zakresu 6 klas według programu szkół państwowych z języka polskiego, arytmetyki, algebry, geometrji i fizyki.

8. Podania o przyjęcie do Szkoły należy nadsyłać do Sekretarjatu od 1 do 28 czerwca, adresując: **Dyrekcja Państwowej Szkoły Morskiej, Gdynia 1, Szosa Gdańska.** Podania powinny powinny być podpisane przez rodziców lub opiekunów kandydatów, własnoręczność zaś podpisu musi być stwierdzona urzędowo.

9. Do podania należy obowiązkowo dołączyć:

a) metrykę urodzenia,

b) dowód obywatelstwa polskiego

c) świadectwo szkolne,

w oryginałach

d) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów stosowania się do przepisów szkolnych i regularnego uiszczania należności za utrzymanie w internacie i podczas praktyki; podpisy na zobowiązaniach powinny być również urzędowo stwierdzone,

e) dwie fotografje kandydata o wymiarze nie mniej niż 4 × 6 cm., zaświadczone urzędowo na stronie odwrotnej,

f) opłatę egzaminacyjną w wysokości 15 zł., nie podlegającą zwrotowi.

10. Podania bez wymienionych w pkt. 9 załączników zostaną zwrócone.

11. O ile Szkoła podania nie zwróci, oznaczać to będzie, że kandydat ma w terminie oznaczonym w pkt. 12 stanąć do oględzin lekarskich. Osobnych zawezwań Szkoła nie wysyła.

12. Oględziny lekarskie rozpoczną się 2 lipca o godzinie 8-mej rano w Gdyni w gmachu Państwowej Szkoły Morskiej,

egzaminy zaś wstępne rozpoczną się po zakończeniu oględzin. Odrzuceni przez Komisję lekarską tracą prawo do składania egzaminów.

13. Rezultaty egzaminów ogłasza się w ostatnim dniu po ich ukończeniu. Nowoprzyjęci kandydaci otrzymają krótki urlop, poczem zostaną zaokrętowani na statek szkolny dla odbycia żeglugi próbnej. Dopiero po jej odbyciu i w razie dodatniej opinji Komisji Okrętowej o nadawaniu się do służby morskiej zalicza się kandydata ostatecznie w poczet uczniów Szkoły.

14. Nieodbycie żeglugi próbnej nawet w części lub uzyskanie ujemnej opinji Komisji Okrętowej wyklucza zaliczenie kandydata w poczet uczniów Szkoły.

15. Każdy kandydat przed zaokrętowaniem musi wykazać się posiadaniem następującego ekwipunku: 1 kompletu ubrania uniformowego, 1 płaszcza uniformowego (płaszcz zezwala się nabyć dopiero po ostatecznem zaliczeniu kandydata w poczet uczniów Szkoły), 1 czapki sukiennej uniformowej, 3 białych do niej pokrowców, 6 koszul (w tem conajmniej 2 białych z gorsem), 4 par kalesonów, 6 par skarpetek (w tem conajmniej 2 pary grubych wełnianych), 6 chusteczek, 4 ręczników, 6 prześcieradeł, 1 poduszki o wymiarze 50×45 cm., 3 białych do niej poszewek, 2 szarych wełnianych koców, 1 swetra granatowego, 1 beretu granatowego (ustalonego wzoru swetry i berety należy nabywać i w internacie Szkoły), 2 par trzewików (z nich 1 para mocnych z grubej skóry) oraz 2 kłódek do zamykania szafek. Wszystkie rzeczy powinny być znaczone literami właściciela.

Uwaga: Szczegółowy opis ubrania uniformowego wysyła się po nadesłaniu 25 gr. znaczkami. **Emblematy i odznaki szkolne są do nabycia wyłącznie w Internacie szkolnym.**

16. Uczniowie i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi oraz obowiązani są prać sami swoją bieliznę, drelichy i hamaki.

17. Jeśli podczas żeglugi próbnej kandydat przekona się, że służba morska jest dla niego za ciężka lub mu nie odpowiada, powinien przez swych rodziców lub opiekunów prosić o zwolnienie ze statku, które nastąpi natychmiast, jeśli statek znajduje się w kraju; o ile statek jest zagranicą, zwolnienie następuje dopiero po powrocie statku do kraju.

18. Przy Szkole istnieje internat, w którym wszyscy uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

19. Nauka w Szkole jest bezpłatna, za utrzymanie zaś w internacie i na statku oraz podczas praktyki letniej na rok 1930 ustalona została opłata w wysokości 1200 zł. rocznie, płatna zgóry w dziesięciu miesięcznych ratach po 120 zł. w okresie od 1. 10. 1930 do 1. 7. 1931 włącznie. Każdy z kandydatów przed zaokrętowaniem obowiązany jest uiścić opłatę zgóry odrazu za 2 miesiące, t. j. wpłacić do Kasy internatu 200 zł.; równocześnie musi wpłacić 25 zł. jako fundusz zwrotny wypłacany po ukończeniu Szkoły lub w razie wystąpienia ze Szkoły z jakichbądź przyczyn przed jej ukończeniem.

20. Wszyscy uczniowie i kandydaci są przez Szkołę obowiązkowo ubezpieczani od nieszczęśliwych wypadków. Opłata za ubezpieczenie wynosi obecnie 17 zł. rocznie i musi być wpłacana corocznie nie później niż we wrześniu przez uczniów, a przed zaokrętowaniem przez kandydatów.

21. Rada Pedagogiczna może przyznać stypendjum niezamożnym uczniom celującym w naukach i sprawowaniu się, nowoprzyjęci mogą ubiegać się jednak o stypendjum dopiero po 1 lutego 1931 r. Ilość stypendjów jest ograniczona.

22. Uczniowie Szkoły ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu są wychowywani w duchu dyscypliny wojskowej i stosuje się względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenie przepisów Szkoły i statku szkolnego.

23. Pobyt w Szkole nie zalicza się do służby w wojsku i po ukończeniu Szkoły absolwenci są obowiązani odbywać obowiązkową służbę wojskową.

24. Uczniowie i kandydaci są obowiązani nosić wyłącznie przepisowy uniform. Na czas pobytu na statku szkolnym otrzymują oni od Szkoły drelichy; za korzystanie z nich płacą po 3 zł. miesięcznie.

Kandydaci, zaliczeni ostatecznie w poczt uczniów wydziału mechanicznego, są obowiązani wykazać się przed rozpoczęciem zajęć w Szkole posiadaniem 2 par granatowych drelichów, potrzebnych do pracy w warsztatach szkolnych.

25. Uczniowie są obowiązani posiadać własne podręczniki i przyrządy kreślarskie.

Tytułem próby został otwarty w r. 1929 kurs maturzystów, na który przyjmuje się kandydatów ze świadectwem dojrzałości pragnących uzyskać dyplom oficera pokładowego.

Ze względu, że na kursie maturzystów jest zbędne nauczanie przedmiotów ogólnokształcących, nauka na kursie maturzystów jest skrócona o rok i trwa tylko dwa lata, zamiast trzech, jak dla niematurzystów. Ukończenie kursu maturzystów daje pełne prawa ukończenia Wydziału Nawigacyjnego.

Uwaga: Informacje powyższe są ważne również na rok 1931, za wyjątkiem terminu nadsyłania podań i t. d., które Dyrekcja Szkoły ustali dodatkowo.



SPIS RZECZY:

WINIARNIA I RESTAURACJA

„POLONIA"

TEL. 1864 **GDYNIA** TEL. 1864

UL. ŚWIĘTOJAŃSKA

tuż przy kościele

POLECA

KUCHNIĘ

POLSKO-FRANCUSKĄ

ORAZ

DANIE BAROWE

A LA FOURSCHETTE

WŁAŚCICIEL:

JAN KOWALCZYK

RESTAURACJA I ŚNIADALNIA

W. Bednarski

Z WŁASNEM RZEŹNICTWEM I PODUKCJĄ WĘDLIN. OBFITY BUFET ZIMNY DOBRZE PIELĘGNOWANE NAPOJE

GDYNIA

ul. Świętojańska, obok Grand Cafe

POMORSKA FABRYKA

WYROBÓW ELEKTROTECHNICZNYCH

GRZESIK i S-KA

TCZEW

WYKONUJE:

TABLICE LICZNIKOWE, ZŁĄCZA DOMOWE, TABLICE ROZDZIELCZE DLA ELEKTROWNI I PRZEDSIĘBIORSTW INSTALACYJNYCH.

„Esplanada"

właśc.: **Stefan Sitasz**

Gdynia, Skwer Kościuszki

Restauracja, Kawiarnia i Kabaret

DANCING

WYSTĘPY ARTYSTYCZNE

Lokal otwarty do godz. 2 rano.

J. SZRAMA



Wykwintna konfekcja
artykuły męskie

Gdynia, ul. Portowa 46

Telefon nr. 12-10.